AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS

ASES ITALIANOS DE LA II GUERRA MUNDIAL



ediciones del Prado

OSPREY AVIATION

ASES ITALIANOS DE LA II GUERRA MUNDIAL


90 4

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS 42

ASES ITALIANOS DE LA II GUERRA MUNDIAL

ediciones del prado

OSPREY AVIATION

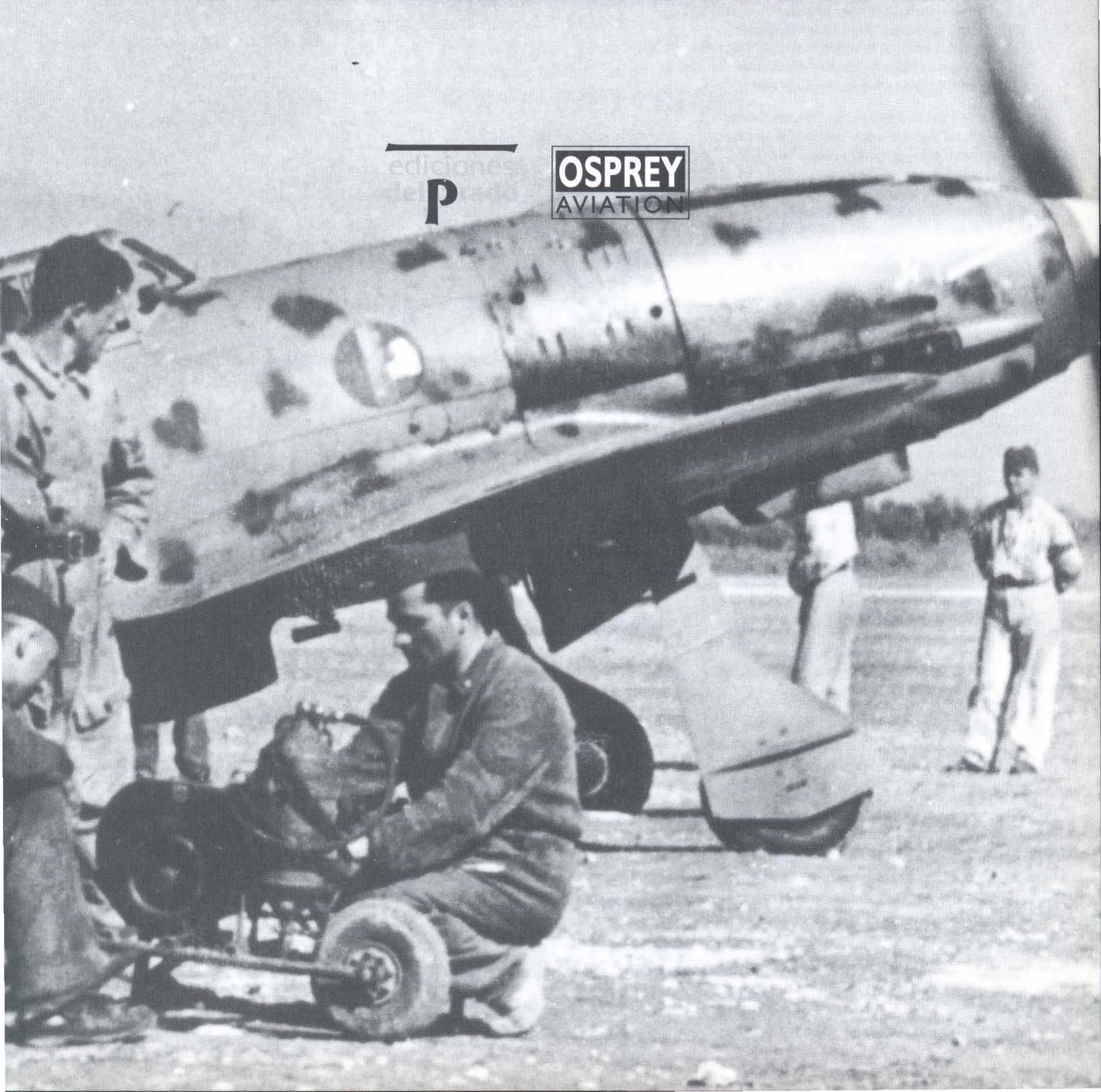


Ilustración de portada:
El 19 de agosto de 1942 se le ordenó al *tenente pilota* Giulio Reiner despegar de su base en Fuka, cerca de El Alamein, con otros siete cazas para interceptar a varios aviones enemigos. El punto de Reiner en aquella ocasión era el *tenente pilota* Gibellini, en su primera salida de combate.

Al llegar sobre El Hamman, a una altura de 6.000 metros, la formación localizó unos 20 Hurricane por debajo de ella, que realizaban ataques de castigo. Mientras se lanzaban en picado para interceptar a los cazabombarderos, Reiner descubrió 10 Spitfire a unos 1.000 metros por encima de su ala izquierda. Reiner (seguido por su escuadrilla) forzó rápidamente su picado, antes de lanzar su caza en un cerrado viraje con inclinación a la izquierda. Como resultado de esta maniobra tan extrema, poco después pudo ver la parte inferior de uno de los Spitfire.

"Su morro llenaba tres cuartas partes de mi alza de mira –recordaba Reiner más tarde– y resultó fácil alcanzarle después de un disparo con deflección corta para corregir mi tiro." El Spitfire resultó mortalmente dañado por el peso del fuego del piloto italiano, lo que le valió a Reiner su tercera victoria, y su primer éxito con el Macchi C.202. Pero el combate no terminó allí, ya que el inexperto Ten Gibellini había perseguido a otro Spitfire y, al hacerlo, había perdido contacto con su jefe. Fue derribado rápidamente, a pesar de la intervención en el último momento de Reiner. A continuación, otros cuatro Spitfire atacaron a este último piloto, que tuvo que utilizar todos los recursos de su destreza de vuelo para conseguir escapar. Los mecánicos de Reiner contabilizaron 107 agujeros de ametralladora en su avión.

Su víctima durante esta salida fue casi con toda seguridad el futuro as del Spitfire, con 10 derribos, el as *Plt. Off.* C. J. *Sammy* Samouelle, del *Sqn.* 92, que consiguió realizar un aterrizaje forzoso con su Spitfire Vc trop (BR523) gravemente dañado a retaguardia del frente aliado.

Ilustración de la contraportada:
Se puede ver al Maresciallo Felice Longhi del 18º *Gruppo*, que había conseguido un único derribo en España durante la guerra civil, de pie con las manos en los bolsillos, en Mirafiori al este de la frontera francoitaliana, a mediados de 1940. Posteriormente reclamaría otras cinco victorias más durante la II Guerra Mundial, todas con la 95ª *Squadriglia*. El CR.42 "95-5" fue el aparato personal de Longhi.

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Basado en *Italian Aces of World War 2*
Publicado por primera vez en Gran Bretaña en 2000
Traducción al español: Rodolfo Muñoz Casado

Ediciones del Prado
Cea Bermúdez 39 5º
28003 Madrid, España

Texto original de Giovanni Massimello y Giorgio Apostolo
Traducción al inglés, perfiles de aviones y dibujos a escala de Richard Caruana
Ilustración de portada de Iain Wyllie

Impreso en España en marzo de 2001

Importador y distribuidor en Interior:
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56
1290 – Buenos Aires

Distribuidor de Capital:
DISTRIRED
Avda. Belgrano, 634, 4º I
1092 – Buenos Aires

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-562-2
D.L.:

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN

Para el Día de la Victoria en Europa el pueblo italiano no tenía ganas de compartir las celebraciones de la victoria que disfrutaron los aliados. En contraste con la I Guerra Mundial, cuando a los militares que regresaron se les concedieron las más altas distinciones asociadas con su victoria en aquel conflicto, se corrió un velo sobre estos acontecimientos y sobre los hombres que habían combatido en una guerra llena de dolorosos recuerdos para todos los italianos. Tras entablar una guerra civil durante los últimos 18 meses de la II Guerra Mundial, con los que finalizaron amarga y trágicamente cinco años de conflicto, las profundas heridas psicológicas que sufrieron todos los italianos tardaron varias décadas en cicatrizar. Todavía hoy, casi 60 años después del final de las hostilidades, algunos aspectos de la participación italiana en la II Guerra Mundial se observan de forma sospechosa, dificultando de esta forma su asunción objetiva.

El tema de este libro es un área que en el pasado ha sido problemática en cuanto a su investigación. En lo que se refiere al reconocimiento de los pilotos de caza italianos como *ases,* ha existido dentro de los despachos oficiales un acuerdo tácito para no tratar un tema que algunos temen que posiblemente pudiera reabrir viejas heridas. Un ejemplo que viene al caso ha sido el tratamiento oficial de aquellos aviadores que combatieron junto con los alemanes después del Armisticio del 8 de septiembre de 1943. Lejos de realizar una elección política para seguir combatiendo con su anterior aliado, la mayor parte de los pilotos fueron sencillamente seleccionados en la parte norte del frente cuando el Armisticio entró en vigor, aunque hay que admitir que algunos todavía albergaban fuertes sentimientos hacia los alemanes, con los que habían combatido desde 1940.

Aunque sabían perfectamente la inutilidad de continuar una guerra perdida, estos individuos siguieron combatiendo con valentía en la defensa de los cielos del norte de Italia. Y una que vez que finalizó el conflicto, estos pilotos, incuestionablemente valientes, fueron de hecho llevados a juicio y consiguientemente expulsados de la Fuerza Aérea de la postguerra. Entre ellos se encontraban algunos de los mejores ases italianos de la II Guerra Mundial.

Este particular acontecimiento explica por qué la Sección Histórica de la Fuerza Aérea italiana ha hecho caso omiso, educada pero consistentemente, de las solicitudes tanto de los investigadores locales como de los extranjeros de información relacionada con los ases de caza italianos de la II Guerra Mundial. Tanto la inclusión como la exclusión de los nombres de los pilotos que siguieron apoyando la causa del Eje hubiera provocado un problema político inaceptable para los jefes militares, por lo que la Fuerza Aérea italiana nunca ha llegado a elaborar una lista *oficial* de los ases italianos, ni siquiera un registro global de las *reclamaciones* confirmadas.

Como resultado de esta política, el trabajo que se presenta dentro de este volumen encierra muchos años de investigación personal por parte de los autores y hemos realizado todos los esfuerzos posibles por comprobar todos los registros de combate contrastados con las fuentes originales.

Tenemos la esperanza de que este libro llegue a ser considerado como una pequeña, pero concreta, contribución al mantenimiento de la memoria de aquellos hombres, cuyas hazañas no deben quedar en el olvido para las generaciones presentes y futuras.

Giovanni Massimello y Giorgio Apostolo
Milán
Agosto de 2000

SIN PREPARACIÓN

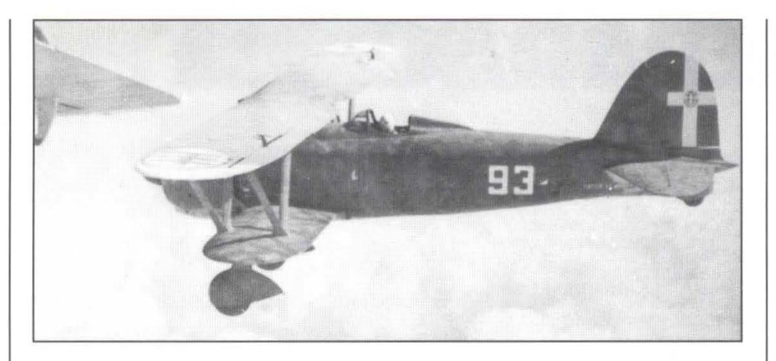
Cuando Italia entró en la guerra el 10 de junio de 1940 no tenía preparación en absoluto para combatir en un conflicto prolongado. Completamente conscientes de esta situación, los responsables de todos los ministerios gubernamentales se unieron a las Fuerzas Armadas para intentar disuadir a *Il Duce*, Benito Mussolini, de tomar una decisión tan transcendental. Sin embargo, él estaba convencido de que la victoria alemana era sólo cuestión de semanas tras la *Blitzkrieg* en Occidente y que el premio de unirse a la alianza del Eje sería compartir el botín de guerra.

Las deficiencias de la *Regia Aeronautica* ya habían quedado en evidencia por vez primera durante su victoriosa incursión en España en apoyo de las fuerzas nacionales del general Franco en aquella reciente y sangrienta guerra civil. Las dos historias victoriosas de la guerra, el bombardero S.79 (ninguno fue derribado por los cazas republicanos en los tres años de guerra) y el caza biplano CR.32, sólō ayudaron a inspirar en la *Regia Aeronautica* una falsa sensación de seguridad en aquellos obsoletos diseños, y demoraron la puesta en funcionamiento de técnicas adecuadas de fabricación a gran escala como se hizo en Gran Bretaña, Alemania y EE UU. De una manera general, los diseñadores y los fabricantes estaban orgullosos de sus productos artesanos, inspirados en la destreza acrobática de los pilotos italianos. Es más, las consideraciones estratégicas indicaban que los bombarderos eran más importantes que otros modelos. Esta doctrina de las misiones fue impulsada por el propio Mussolini, que preveía una victoria de la *Blitzkrieg* en la que los cazas tendrían una importancia marginal.

El resultado directo de esta idea fue que el día en que Italia declaró la guerra había 24 *stormi* de bombarderos en la *Regia Aeronautica* y sólo ocho de cazas. Estos últimos estaban equipados mayormente con biplanos Fiat CR.42. Los monoplanos completamente de metal, como el Macchi C.200 y el Fiat G.50, eran sin duda muy superiores al caza biplano de Fiat, a pesar de disponer de menos armamento y menos potencia en comparación con otros cazas de Alemania, Gran Bretaña y EE UU. Con todo, los pilotos del frente se negaron a adaptar su táctica para adecuarse mejor a los cazas monoplanos más rápidos, pero menos ágiles. En lugar de esto, insistieron en mantener su anticuada táctica, basada en la acrobacia de pre-



La *Regia Aeronautica* no disponía de unidades especializadas de caza nocturna (ni de aviones) cuando entró en la guerra en junio de 1940, y los CR.42, apresuradamente modificados, fueron asignados para esta función tras los primeros ataques aliados contra blancos en el norte de Italia. Equipados con reflectores (aquí se les puede ver acoplados por debajo del ala derecha del caza) y finalmente con escudos en el tubo de escape, estos aviones sólo lograron modestos éxitos. En concreto, este CR.42 fue asignado a la 300ª *Squadriglia* del 167º *Gruppo Autonomo*; la primera de estas unidades se formó en mayo de 1942 para supervisar la defensa nocturna tanto de Roma como de Nápoles.



Este CR.42 lleva los distintivos de la 93ª *Squadriglia* del 2º *Stormo*. Aunque obsoleto en comparación con los cazas monoplanos de la época, el Fiat todavía disfrutó de un cierto éxito contra los Gladiator y los Blenheim de la RAF durante los meses iniciales de la campaña del norte de África. De hecho, el *tenente* Giulio Torresi, de la 77ª *Squadriglia*, consiguió sus seis primeras victorias (de 10) antes de la Navidad de 1940.

cisión utilizada por las unidades aéreas italianas contra los austro-húngaros durante la I Guerra Mundial.

De esta forma, Italia se enfrentó a graves problemas para poner en funcionamiento un programa de choque para la modernización del frente y el C.202 de Macchi (el primer caza monoplano verdaderamente moderno de fabricación y diseño italianos) no realizó su presentación operativa hasta el otoño de 1941. Al poner sólo una cantidad insignificante de cazas Macchi a disposición de la *Regia Aeronautica*, el C.202 tuvo poca importancia real en la guerra aérea del norte de África. Tan lenta era la fabricación de este caza que algunas unidades completas en el frente (como el 8º *Gruppo)* todavía utilizaban el muy obsoleto C.200 cuando se firmó el Armisticio en septiembre de 1943.

No fue sólo el equipamiento la causa de no alcanzar un buen nivel cuando la *Regia Aeronautica* entró en combate. También quedaron en evidencia serias deficiencias en la capacidad operativa de sus pilotos de caza, que indicaban directamente un fallo en el programa de adiestramiento anterior a la guerra. Dos temas de especial debilidad fueron la puntería aérea y el vuelo de navegación con instrumentos. Es más, los sistemas de ayuda de comunicaciones por radio tierra-aire y aire-aire, por no mencionar el radar, eran prácticamente inexistentes dentro de la *Regia Aeronautica*.

Puede que los pilotos italianos estuvieran en desventaja cuando se enfrentaban al enemigo (esencialmente a la RAF). Con todo, cuando combatían en términos de igualdad, como en África oriental y, durante un breve periodo de tiempo, en el norte de África, los pilotos de caza italianos se mantuvieron más que firmes. El valor era un elemento que distaba mucho de estar ausente dentro de la *Regia Aeronautica*.



Este Macchi C.200 de la primera serie de la producción (adaptado con una cúpula deslizante) pertenece al 1º *Stormo*. Esta unidad se ganó la fama antes de la guerra debido a sus brillantes exhibiciones acrobáticas. Tras haber disfrutado muchos años pilotando los ágiles cazas biplanos, los pilotos italianos no recibieron bien inicialmente la llegada de los C.200 de Macchi, menos maniobrables, en el frente.

LOS TEATROS DE LA GUERRA

En la primavera de 1940, los oficiales superiores de la *Regia Aeronautica*, al darse cuenta de que la guerra no estaba lejos, prepararon el plan operativo PR 12 en coordinación con los otros ejércitos de las Fuerzas Armadas italianas. Como parte de esta estrategia, en la semana previa al 10 de junio de 1940 las unidades habían asumido sus respectivas posiciones en el PR 12.

En aquel momento, el total de la Fuerza Aérea consistía en 3.269 aviones, de los cuales sólo 1.795 estaban considerados como aptos para el combate. Estos se dividían entre 25 *stormi* de bombarderos, ocho *stormi* de cazas, un *stormo* de ataque y dos *gruppi* de combate. Las unidades de observación y reconocimiento marítimo también utilizaban algunos modelos más de combate adicionales.

Esta fuerza del frente totalizaba unos 77 C.200, 88 G.50, 200 CR.42 y 177 CR.32 que estaban considerados como completamente operativos. Otros 165 cazas no fueron considerados como preparados para el combate, mientras que 287 más o bien sufrían problemas en proceso de rectificación en Macchi o Fiat, o estaban pasando el mantenimiento rutinario.

LA CAMPAÑA AL OTRO LADO DE LOS ALPES

La implicación italiana en la derrota de Francia duró solamente dos semanas, y aunque la *Regia Aeronautica* poseía un número adecuado de bombarderos al comienzo de las hostilidades, las instrucciones del alto mando establecieron que se debía adoptar una cerrada estrategia defensiva en tierra, aire y todos los sectores. Por lo tanto, no se contempló ninguna acción contra Córcega, contra el norte de Francia o contra Túnez.

Las unidades en el Sur como el 1º *Stormo* de Palermo (CR.42 y CR.32), el 6º *Gruppo Autonomo* en Catania (C.200), el 51º *Stormo* en Ciampino (G.50) y el 52º en Capodichino (G.50 y CR.32) también entraron en acción de forma limitada, al igual que el 6º *Stormo* (CR.32), dividido entre Monserrato y Alghero, en Cerdeña.

Aquellas unidades comprometidas en el combate tuvieron que encargarse de la protección indirecta de los *gruppi* de bombarderos que utilizaban los BR.20 en cotas altas. Cuando volaban en cotas más bajas los aviones de caza eran dirigidos para atacar blancos terrestres, y su objetivo general era la neutralización de los campos de aviación franceses de Provenza. Estos ataques de los CR.42 del 3º *Stormo* y del 151º *Gruppo* resultaron ser eficaces, aunque los franceses se dieron cuenta rápidamente de que sus cazas monoplanos Dewoitine D.520 y Morane MS.406 eran técnicamente superiores. De hecho, aunque totalmente superados en número por los enemigos italianos, los pilotos franceses salieron victoriosos en los pocos enfrentamientos aéreos contra los biplanos italianos, mucho más lentos y con poco armamento.

El enfrentamiento más importante de esta campaña tuvo lugar el 15 de junio, cuando 12 CR.42 del 23° *Gruppo* se encontraron con seis D.520 del quinto escuadrón del GC III/6. La formación italiana fue cogida por sorpresa y no logró formar un círculo defensivo a tiempo, lo cual provocó que dos cazas Fiat fueran rápidamente derribados por el *adjudant* Pierre Le Gloan, segundo jefe de la unidad francesa. A continuación, se encontró con una segunda formación sobre Hyeres y derribó otro caza italiano. Sin embargo, el combate no acabó aquí, ya que cuando el piloto francés llegaba de vuelta a su base se encontró con que ésta estaba siendo atacada por más CR.42. Con una ráfaga corta de fuego de cañón derribó al *capitano* Luigi Filippi, oficial al mando de la 75ª *Squadriglia,* lo cual convirtió a Le Gloan en *as en un día*.

Los aviones franceses también organizaron un ataque de bombardeo contra Turín; esta operación nocturna de la *Armée de l'Air* provocó que la *Regia Aeronautica* formara su primera unidad de caza nocturna, con base en el aeropuerto de Ciampino en Roma. Equipado con tres CR.32, dotados con tubos de escape más largos para cubrir las llamas del escape del motor, este pequeño grupo de cazas fue denominado como la *Sezione Caccia Notturna* (Escuadrilla de Caza Nocturna).

Durante la breve campaña en el frente occidental, los pilotos de los cazas italianos completaron 1.770 horas de vuelo y realizaron 11 ataques de castigo. También se les reconoció el derribo de 10 aviones franceses.

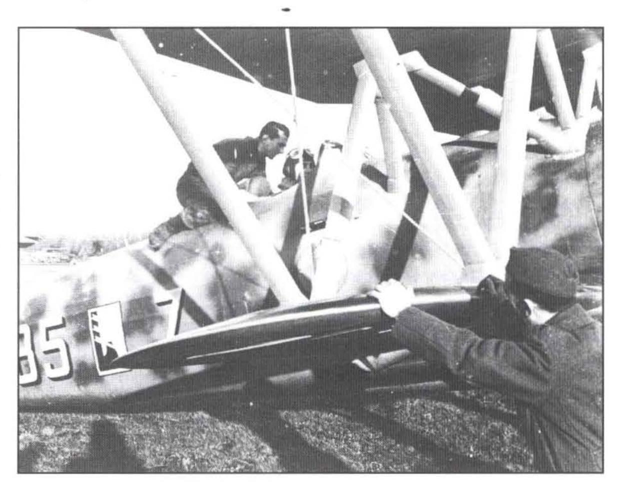
EL FRENTE DEL CANAL

Como parte de la prevista invasión alemana de Gran Bretaña (con nombre clave de operación *Sealion)* a finales del verano de 1940, el *Corpo Aereo Italiano* (CAI) llegó a Bélgica a mediados de octubre para prestar material de apoyo a su compañero en el Eje. Convencido de la victoria alemana, Benito Mussolini había insistido personalmente en el apresurado envío del CAI para garantizar la presencia alemana durante lo que él consideraba que sería la fase final de la guerra. Sin embargo, en el momento en que el *Corpo* llegó al frente del Canal, la invasión había sido pospuesta indefinidamente y la RAF ya había ganado de forma efectiva la batalla de Inglaterra.

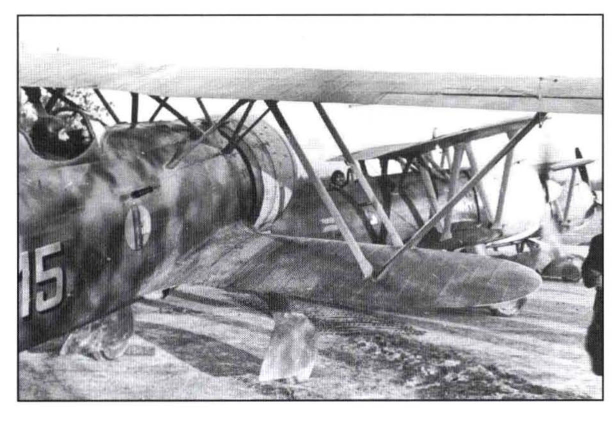
El CAI estaba compuesto por el 13° y el 43° *Stormi,* con 38 y 37 BR.20 bimotores respectivamente y el 18° y el 20° *Gruppi,* equipados con 50 CR.42 y 48 G.50 (las unidades de caza estaban controladas por el 56° *Stormo* Caccia). También se unieron a este *gruppo* cinco Cant Z.1007 para cubrir las misiones de reconocimiento.

Ninguno de los modelos de caza o bombardero italianos era adecuado para combatir en este teatro de operaciones y la aparición cada vez mayor del invierno exacerbó aún más la inadecuación de los equipos. El 19 de octubre, cuando todas las unidades habían logrado llegar finalmente a su base en Ursel, la disponibilidad de los cazas había disminuido a 42 G.50 y 47 CR.42, y se debe recordar que a este último modelo le faltaba el equipo de radio.

A pesar de una infinidad de problemas, el CAI completó su primera misión en la noche del 25 de



Tras una breve campaña contra Francia, la otra contribución de la *Regia Aeronautica* a la guerra en el frente occidental fue la fuerza expedicionaria, de muy poco éxito, enviada a Bélgica a finales de octubre de 1940 para participar en la batalla de Inglaterra. Contrariamente a las proclamas de la propaganda publicadas en aquel momento, los resultados fueron extremadamente modestos. Esta fotografía muestra a un CR.42 del 18º *Gruppo* (con el *tenente* Giulio Cesare Giuntella a los mandos) en Bélgica preparándose antes de realizar una misión de escolta de bombarderos.



Esta instantánea fue tomada en Ursel, en Bélgica, en la misma ocasión que la fotografía que aparece en la página anterior. Inmediatamente delante del CR.42 se encuentra en primer plano el avión pilotado por el oficial al mando del 18º *Gruppo, maggiore* Ferruccio Vosilla. Veterano de la guerra civil española, su caza lleva un penacho de mando por debajo de la cabina.

octubre, cuando los BR.20 bombardearon Harwich. Cuatro días después, se organizó un ataque diurno con 15 bombarderos, escoltados por 70 cazas. El 11 de noviembre se realizó un audaz ataque a la luz del día en el que los Z.1007 realizaron un ataque de diversión sobre Great Yarmouth, mientras 10 BR.20, escoltados por 40 CR.42, intentaban atacar Harwich, con la ayuda de los Ju 87 alemanes.

Interceptada por los Hurricane, la formación italiana perdió tres bombarderos y tres cazas, mientras que otros tres BR.20 dañados realizaron aterrizajes forzosos fuera de su campo de aviación. Ésta fue la última operación diurna de bombardeo realizada por las unidades del CAI, que a partir de entonces sólo llevaron a cabo salidas nocturnas. Otro enfrentamiento entre los cazas italianos y británicos tuvo lugar el 23 de noviembre, cuando 29 CR.42 realizaron una misión de caza libre ofensiva a lo largo de la costa del Canal de la Mancha entre Ramsgate y Folkestone. Interceptados por 20 cazas de la RAF, la *Regia Aeronautica* perdió dos aviones.

La contribución italiana a los combates en el frente del Canal finalizó el 3 de enero de 1941. Se suponía que la retirada del CAI iba a ser sólo una medida provisional debido a la mala situación climatológica, pero de hecho la decisión de retirar el CAI se tomó teniendo en cuenta el empeoramiento de la situación de las fuerzas italianas tanto en el frente griego como en el norte de África.

Un puñado de G.50 de la 352ª y la 353ª *Squadriglie* permanecieron en Bélgica hasta la primavera, realizando patrullas defensivas entre Dunquerque y Calais. El 15 de abril se ordenó a los G.50 que regresaran a Ciampino, lo que ponía el punto final a la campaña del frente del Canal.

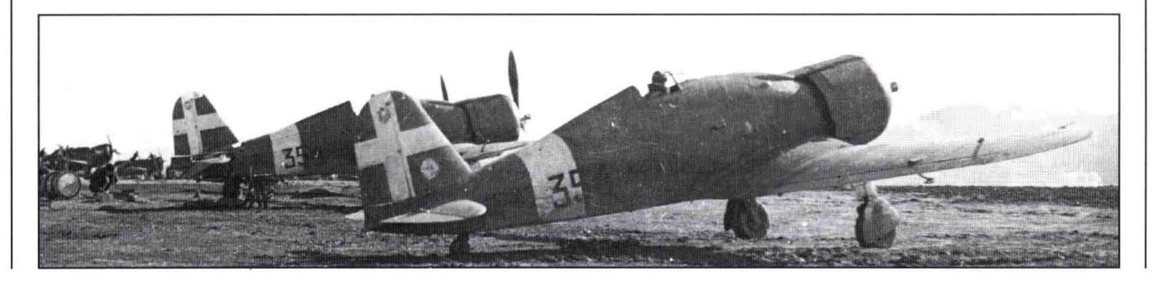
Durante las pocas misiones de bombardeo realizadas por el CAI, los BR.20 y los Z.1007 lanzaron un total de 54 toneladas de explosivos sobre Inglaterra. En apoyo de estas operaciones, los dos *gruppi* de caza completaron 883 salidas, en las que perdieron nueve aviones (otros nueve resultaron dañados) en combate.

Grecia y Albania

El 28 de octubre de 1940, *Il Duce* ordenó a sus fuerzas que llevaran a cabo la invasión por sorpresa de la cercana Grecia después de enviar al Gobierno de este último país un ultimátum alegando una lista de "afrentas" perpetradas por los griegos contra Italia.

Aparte de las misiones contra los puertos y los centros logísticos, los cazas italianos sólo participaron en enfrentamientos esporádicos con la avia-

El G.50 compartió las funciones de caza con el omnipresente CR.42 en el frente greco-albanés; estos aparatos pertenecían a la 354ª *Squadriglia* (154º *Gruppo Autonomo*). El caza en primer plano lleva el distintivo de la unidad en la base del plano de deriva y el lema romano que rodea el borde del emblema circular dice "Fatte vede che ridemo" ('Aparece para que podamos reírnos').





Un piloto del 160º *Gruppo* recibe ayuda con su paracaídas antes de realizar una salida sobre Grecia a finales de 1940. Las tres *squadriglie* de esta unidad (393ª, 394ª y 395ª) se distinguieron todas ellas durante la campaña griega, llena de amargos combates, volando desde las bases en Albania. Entre los pilotos destacados de este *Gruppo* se encontraban el *capitano* Eber Giudice, el *tenente* Giuliano Fissore y el *sergente* Manfredo Bianchi. Destaca que este CR.42 (como todos los demás de la 394ª *Squadriglia)* muestra el perfil de *Il Duce* pintado por delante del distintivo fascista reglamentario del fuselaje.

ción griega en los primeros días de la invasión. De hecho, los combates se intensificaron con la llegada de los primeros recursos de la RAF a comienzos de noviembre. Por ejemplo, el día 19 nueve Gloster Gladiator del *Sqn.* 80, guiados por tres cazas PZL P.24 griegos, atacaron una escuadrilla de CR.42 del 160º *Gruppo* y de G.50 del 24º *Gruppo*. En el combate que se entabló, fueron derribados tres cazas biplanos y un único G.50, frente a la pérdida de un solitario Gladiator (con otros dos cazas de la RAF reclamados como probables).

A finales de noviembre estuvieron disponibles algunas unidades más en el sur de Italia, incluidas las 373ª y 374ª *Squadriglie*, equipadas con los C.200. Estas dos unidades pronto se encontraron enfrentándose a los Hurricane que habían llegado desde Egipto en un esfuerzo por reforzar a la Fuerza Aérea griega.

El 21 de diciembre, los cazas obtuvieron un éxito importante cuando 15 CR.42 se enfrentaron a 10 Gladiator del *Sqn.* 80 sobre el frente italiano. Los pilotos de la RAF reclamaron posteriormente haber derribado ocho CR.42 y los italianos nueve Gladiator, aunque de hecho ambos bandos perdieron dos cazas cada uno.

La *Regia Aeronautica* sufrió una continua presión durante toda la primavera de 1941 y abandonó varios campos de aviación avanzados en Albania. Sin embargo, otras posiciones más al norte permanecieron en manos italianas, con el 154º *Gruppo* volando desde Berat, la 394ª *Squadriglia* operando desde Devoli, el 150º *Gruppo* desde Valona y el 24º *Gruppo* dividido entre Scutari y Tirana.

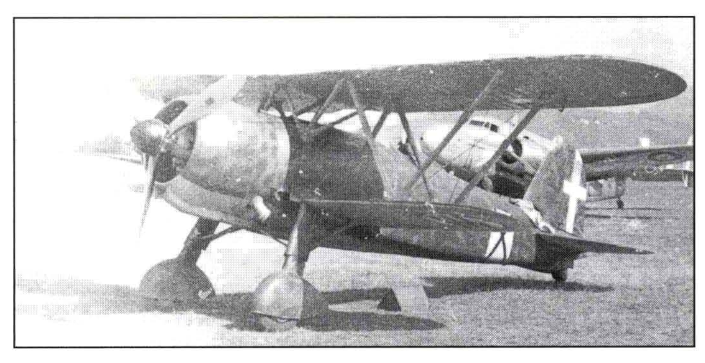
La presencia de la RAF en Grecia continuó creciendo durante el transcurso de 1941, obligando a la *Regia Aeronautica* a realizar numerosas patrullas en un intento de interceptar y enfrentarse a los bombarderos enemigos. Sin embargo, la intervención de las fuerzas alemanas a comienzos de abril detuvo el avance aliado hacia Albania, lo que permitió que se lanzara una ofensiva aérea italiana tanto contra Grecia como contra Yugoslavia. El 150º *Gruppo* reemplazó sus CR.42 por los C.200, mientras que se trasladaron otras unidades a los campos de aviación albaneses, incluido el 371º *Gruppo* con 10 C.200 y el 22º *Gruppo* con 36 cazas Macchi.

Los griegos, que por entonces combatían contra unidades de la Luftwaffe y el Wehrmacht bien equipadas y curtidas en combate, solicitaron un armisticio el 27 de abril de 1941, momento en el cual la sangrienta guerra de 11 días contra Yugoslavia también había llegado a su final.

A pesar del elevado número de salidas realizadas por la fuerza de caza de la *Regia Aeronautica* (unas 14.000, que totalizaban 21.000 horas de vuelo), los resultados fueron modestos, y los *gruppi* que intervinieron en la campaña de los Balcanes sufrieron bajas considerables.

ÁFRICA ORIENTAL

Cuando Italia declaró la guerra a Francia y a Gran Bretaña, las unidades de la Fuerza Aérea con base en el *Áfrîca Orientale Italiana* (AOI, África oriental italiana) se encontraban en una posición nada envidiable. Prácticamente separadas de Italia y rodeadas de territorios coloniales controlados por el enemigo, las unidades de la *Regia* también estaban equipadas



La fuerza de caza de la *Regia Aeronautica* en África oriental estaba compuesta completamente por biplanos Fiat. Este CR.42 capturado muestra los distintivos del teatro de operaciones, que consistían en una cruz negra de san Andrés sobre un recuadro blanco. Este avión de la 413ª *Squadriglia* (junto con un CR.32) volvió al sur de África en agosto de 1941 tras su captura en Etiopía. Exhibidos públicamente, los dos cazas de Fiat sobrevivieron hasta el final de la guerra, aunque del CR.32 sólo se pueden ver algunas partes pequeñas en exposición en la actualidad en el Museo de la Fuerza Aérea de Suráfrica (SAAF). Destaca el Lodestar de Lockheed de la SAAF estacionado al fondo.

mayormente con obsoletos modelos de aviones.

El 10 de junio de 1940, la *Regia Aeronautica* en el AOI disponía de una fuerza total de 323 aeroplanos, 81 de los cuales estaban clasificados como inservibles. La fuerza de caza en el AOI se reducía a 14 CR.42 y 32 CR.32, divididos en cuatro *squadriglie*. Frente a los italianos se encontraban las unidades británicas y de la Commonwealth, equipadas con 370 aviones que, como los utilizados por la *Regia Aeronautica*, eran principalmente modelos antiguos. Sin embargo, también se encontraban en el teatro de operaciones varias docenas de Hurricane y Blenheim y, al contrario que los italianos, los aliados podían depender de los refuerzos.

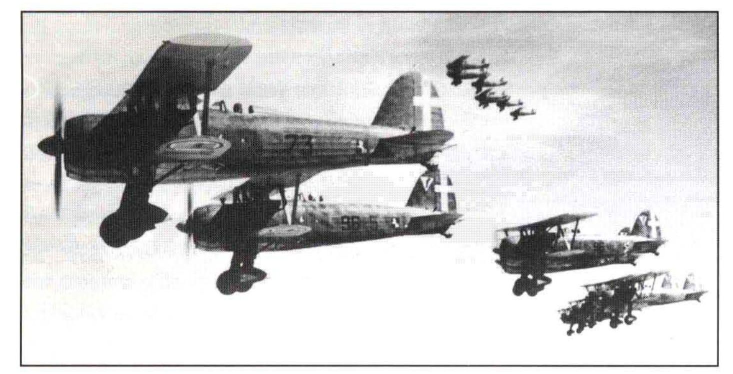
Al tomar la iniciativa, los italianos capturaron Somalia y la *Regia Aeronautica* logró el dominio de los cielos mediante la destrucción de un buen número de aviones aliados sobre el terreno en Burao, La Faruk y Hergheisa. Los italianos atacaron convoyes hasta posiciones tan interiores como el mar Rojo y fue durante una de estas operaciones, el 11 de febrero de 1941, cuando el as de 17 derribos *capitano* Mario Visentini murió pilotando su CR.42 en el monte Nefasit mientras buscaba a un compañero piloto.

A comienzos de la primavera de 1941 las fuerzas aliadas en el teatro de operaciones fueron mejoradas con la llegada de más aviones modernos. Sin embargo, para los italianos los suministros eran cada vez más difíciles de conseguir. Incluso, cuando se enviaron 50 CR.42 adicionales al AOI, la única forma de asegurar su llegada fue enviarlos por aire desmontados en las bodegas de los aviones de transporte trimotores Savoia-Marchetti S.82. Cuando los británicos lanzaron su nueva ofensiva a finales de abril de 1941, sólo dos S.79, cuatro Caproni Ca.113, cinco CR.42 y un único CR.32 permanecían en servicio en toda el África oriental, controlada por los italianos. Con la rendición de la guarnición de Amba Alagi el 19 de mayo, finalizó de forma efectiva la resistencia italiana en este teatro de operaciones.

El norte de África

Cuando los italianos declararon la guerra, la única presencia de cazas de la *Regia Aeronautica* en Libia consistía en el 10º *Gruppo* equipado con los CR.42 en Benina y el 13º *Gruppo* en Castelbenito. Los CR.32 más antiguos permanecían en servicio junto con los CR.42 (25 en el 8º *Gruppo* y 11 en el 13º *Gruppo),* aunque habían quedado relegados a funciones de ataque terrestre.

Buscando eliminar a la modesta fuerza italiana en el norte de África antes de que llegara a ser lo suficientemente grande como para suponer una amenaza real, el puñado de unidades de caza de la RAF con base en el vecino Egipto intentó tomar el control de los cielos mediante la introducción en el servicio de un pequeño número de Hurricane a los pocos días de que Italia entrara en la guerra. Sin embargo, éstos nunca llegaron a ser suficientes en número para enfrentarse a los cazas Fiat y ambos bandos simplemente realizaron escaramuzas hasta el 13 de septiembre de 1940. En aquella fecha, el mariscal Rodolfo Graziani ordenó a su ejército que cru-



Desde junio a diciembre de 1940, el principal caza italiano en el teatro de operaciones del norte de África fue el CR.42. Una de las unidades que tuvieron una amplia participación en los combates fue el 9º *Gruppo* (4º *Stormo*), cuyos biplanos Fiat se pueden ver aquí patrullando con una fuerza importante. El avión más próximo a la cámara pertenece al jefe del *gruppo maggiore* Ernesto Botto *Gamba di Ferro*. A pesar de haber perdido una pierna en la campaña española, volvió al vuelo en el frente en 1940. Botto, que reclamó cuatro derribos en España, consiguió otras tres victorias durante la II Guerra Mundial.

zara la frontera egipcia y se dirigiera al este hacia Suez. En una semana, sus tropas habían llegado hasta Sidi Barrani, donde Graziani se detuvo para planear su siguiente ofensiva.

A comienzos de diciembre, el mariscal consideró que era el momento adecuado para que las fuerzas italianas avanzaran para asegurarse la captura de Marsa Matruh. Sin embargo, este ulterior avance fue obstaculizado por una repentina "ofensiva limitada de cinco días" lanzada por el mariscal de campo sir Archibald Wavell y por el general sir Richard O´Connor. Esta campaña "limitada" finalizó con la captura de Cyrenaica (en la actualidad Libia oriental) por parte de los aliados.

En la víspera de aquel ataque, la 5ª *Squadra Aerea* pudo reunir 444 aviones, de los cuales 324 estaban completamente operativos. Por parte británica, la RAF disponía aproximadamente del mismo número de aviones, aunque su fuerza de caza poseía por aquel entonces más Hurricane de los que había tenido en el otoño.

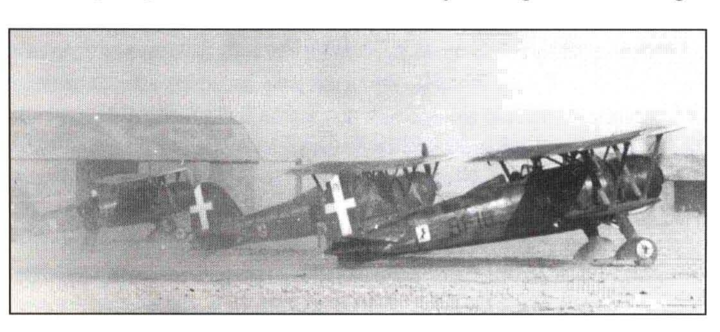
El contraataque británico fue tan repentino como eficaz y provocó tal preocupación en el alto mando alemán que la *X.Fliegerkorps* (Fuerza Aérea) salió apresuradamente desde Sicilia a finales de enero de 1941 para ayudar a sostener a las desviadas fuerzas italianas. De hecho, la 5ª *Squadra Aerea* había sido prácticamente barrida durante los combates de diciembre y al mes siguiente llegaron a Castelbenito aviones de sustitución en la forma de los primeros cazas monoplanos en aparecer en el norte de África. Se trataba de 37 G.50 del 2º *Gruppo Autonomo* (150ª, 151ª y 152ª *Squadriglia*), junto con la 358ª *Squadriglia* del 22º *Gruppo* del 52º *Stormo*). A finales de enero, se enviaron a Libia otros dos *gruppi* equipados con G.50, el 20º (desde Bélgica) y el 155º.

La llegada de los alemanes, y del general Erwin Rommel en particular, ayudó a elevar la moral italiana, que había quedado hecha añicos por completo. Debido a la falta de aviones modernos, la 5ª *Squadra Aerea* sólo pudo aportar una contribución limitada a la nueva ofensiva del Eje y sus aviones volaron mayormente por la noche.

Sin embargo, los cazas italianos entraron muchas veces en acción para escoltar a los Ju 87 alemanes en combate. Y fue durante la primavera y el verano de 1941 cuando esta cooperación entre las fuerzas alemanas e italianas comenzó a florecer, especialmente a nivel de unidad. Tal cooperación quedó registrada en el siguiente informe redactado por el *maggiore* Baylon, por entonces jefe de una unidad de caza equipada con los G.50:

"Sobre el 23 de abril de 1941 mi 2º *Gruppo Autonomo*, destacado en la base nº 1 al norte de Derna, inició un periodo de cooperación con el *X CAT* (*X Fliegerkorps*) mediante la realización (principalmente) de misiones de escolta para los Ju 87 que bombardeaban la sitiada Tobruk, así como otras

El 10º *Gruppo* utilizó los CR.42 junto con el 9º *Gruppo* dentro del 4º *Stormo* en 1940. Aquí se puede ver a la 91ª *Squadriglia* en Libia.



fuerzas enemigas en el paso de Sollum-Halfaya y en Ridotta Capuzzo, y para los Ju 88 que atacaban a los buques en el mar. Yo he realizado 51 misiones de escolta para los aviones alemanes entre el 23 de abril y el 6 de julio. Para cada misión hemos utilizado de 12 a 18 G.50. Éste ha resultado ser un periodo operativo excepcional gracias a la precisión y la destreza con las que el mando del *X CAT* ha planeado cada misión."



El G.50 apareció por vez primera en Libia durante la primavera de 1941 y este modelo en concreto pertenecía al 20º *Gruppo* (que operaba de forma independiente en aquel periodo). Presenta el capó pintado en amarillo de todos los cazas italianos (y de algunos modelos de bombarderos y de reconocimiento) que operaron en el norte de África desde finales de 1940 en adelante. Esta práctica se suspendió oficialmente en octubre de 1941, después de lo cual sólo se mantuvieron los distintivos amarillos del teatro de operaciones en los aviones asignados al frente oriental.

Las unidades de caza fueron reabastecidas durante el verano de 1941 con nuevos aviones en un intento de mantenerse al mismo nivel que el desgaste, mientras que al mismo tiempo se trasladaron nuevas unidades desde Italia. Una de estas unidades fue el 153º *Gruppo*, equipado con los C.200, que llegó a Castelbenito el 2 de julio.

La segunda contraofensiva británica de la campaña, de nombre clave *Crusader*, se lanzó en las primeras horas del 18 de noviembre de 1941 y una de las primeras unidades del Eje en sentir los efectos directos de ésta fue el 20º *Gruppo*. Tras haber volado desde Martuba hasta el campo de aviación de tránsito en Sidi Rezegh para escoltar una formación de cazabombarderos en una misión a primera hora de la mañana, los G.50 de la unidad fueron sorprendidos sobre el terreno por una patrulla del Grupo del Desierto de Largo Alcance que había logrado conducir 80 kilómetros en territorio controlado por los italianos sin ser detectada. Sólo tres G.50 lograron despegar en una alarma para ponerse a salvo, mintras que otros 18 fueron destruidos por el fuego enemigo sobre el terreno. La unidad regresó a Italia poco después.

A comienzos de enero de 1942, los británicos habían avanzado medio camino a través de Libia hasta El Agheila, aunque su prevista conquista de la totalidad del país quedó frustrada cuando Rommel contraatacó el día 21. Todas las unidades de caza disponibles fueron lanzadas para hostigar a las tropas aliadas en retirada, y para el 29 de enero las fuerzas del Eje habían vuelto a ocupar Benghazi, donde el 6º y el 150º *Gruppi* establecieron su residencia. El 8º *Gruppo* también avanzó hacia el este hasta El Agheila y el 3º *Gruppo* hasta Sidi el Ahmar.

El 30 de enero, el jefe del 8º Ejército (Ritchie) decidió retirarse hasta detrás de la línea de Gazala que conducía al norte hasta las fortificaciones costeras de Tobruk. Rommel continuó su persecución, y ordenó a todas las fuerzas aéreas que ablandaran el bastión del puerto. Los bombarderos alemanes llevaron a cabo el grueso de estos ataques durante las horas diurnas, confiando en los C.200 y en los C.202 que facilitaron la escolta de caza. Durante una de aquellas misiones, el segundo jefe del Estado Mayor italiano, *generale* Santoro, anotó:

"Diez C.200, que facilitaban la escolta próxima a 12 Ju 87 fueron atacados por 20 P-40. Los Bf 109, que los cubrían de lejos, no lograron llegar en su ayuda por alguna razón. Los pilotos italianos asumieron aquel abrumador desafío, combatiendo hasta el límite de sus posibilidades y permitiendo a la formación alemana volver indemne, con un coste de seis C.200."

La ofensiva italo-alemana para penetrar la línea de Gazala-Bir Hachiem



Los C.202 del 9º *Gruppo* son apresuradamente separados de un caza Macchi en llamas que acaba de realizar un aterrizaje forzoso en la base de la unidad en Martuba a finales de 1941. Se puede ver al personal de tierra intentando alejar el avión a la izquierda del caza incendiado, mientras un piloto corre hacia el C.202 a la derecha de la instantánea.

volvió a reanudarse el 26 de mayo de 1942, cuando 59 C.202 realizaron un ataque sorpresa al amanecer contra el enorme campo de aviación aliado de Gambut. Encontraron una formación de 24 Kittyhawk perfectamente estacionada ala con ala sobre el terreno y, consiguientemente, la atacaron. Aunque los pilotos italianos reclamaron haber "barrido" a los cazas aliados, los informes de la RAF muestran que sólo se informó de dos Kittyhawk del *Sqn*. 250 dañados.

Cuando las divisiones acorazadas del Eje lanzaron su ataque por la tarde, los C.200 y los CR.42, junto con las unidades de la Luftwaffe, atacaron a las fuerzas británicas por detrás de sus líneas fortificadas. Finalmente, aquella tarde, después de que unos 800 aviones italianos y alemanes hubieran atacado Tobruk, aquel asediado bastión se rindió.

Tras la caída de Tobruk, las tropas del Eje mantuvieron la presión sobre las fuerzas aliadas en retirada, avanzando en ocasiones hasta 50 kilómetros en un día. El apoyo aéreo entró por aquel momento en una fase crítica. Las unidades del Eje nunca aprovecharon realmente la grave situación a la que se enfrentaban por entonces los aliados, lo que permitió que la retirada continuara de una forma ordenada. En una circunstancia así, si se hubiera lanzado todo el peso de las potencias aéreas italiana y alemana en el teatro de operaciones, la retirada podría haber acabado en huida o en desbandada. Los aliados detuvieron su retirada en El Alamein, que había sido previamente seleccionado como el "mejor lugar para una resistencia final" contra un ejército en avance del Eje.

Durante el transcurso de los diversos avances y retiradas de 1942, se logró una cooperación completa entre el 8º Ejército y la Fuerza Aérea del desierto. Sobre el terreno, el control global del 8º Ejército había pasado al general Bernard Montgomery, que era un firme partidario de la cooperación entre las fuerzas aéreas y terrestres. Tal cooperación era completamente inexistente entre las fuerzas italianas, lo que supuso que la *Regia Aeronautica* no pudiera garantizar el apoyo táctico funcional para las tropas del Eje sobre el terreno. Este error pronto resultaría ser fatal.

La 5ª *Squadra Aerea* comprometió toda su fuerza disponible en apoyo del ataque en forma de tridente de Rommel contra la línea defensiva de El Alamein el 31 de agosto. En aquel momento, la aviación italiana disponía de una tasa media declarada de disponibilidad para el servicio de sólo un 60%, en comparación con la cifra de la RAF de entre un 73 y un 77%. El desierto africano era un teatro operativo que ponía a prueba a los aviones hasta el límite. La arena se metía por todas partes y cuando se mezclaba con el aceite del motor producía un fango abrasivo ruinoso. Los filtros del aire de los cazas italianos sólo estuvieron disponibles al final de la campaña. Finalmente, los diferentes tipos y modelos de cazas utilizados por la *Regia Aeronautica* a finales de 1942 crearon sus propios problemas de mantenimiento, ya que las piezas de repuesto nunca estuvieron disponibles de forma abundante.

En El Alamein, un total de 600 a 700 aviones italianos y alemanes entraron en acción contra una fuerza que superaba los 1.000 cazas y bombarderos. Y de los 700 aviones de los que disponía el Eje, sólo 150 eran cazas y 180 bombarderos de vuelo en picado y cazabombarderos, siendo

el resto modelos de transporte y reconocimiento.

A pesar del valor mostrado por todos los aviadores y soldados del Eje que participaron en el atrevido asalto de Rommel, su ataque contra El Alamein fracasó por completo. La Fuerza Aérea del desierto había contestado con una feroz campaña dirigida a dejar fuera de servicio a las unidades acorazadas del frente, y en el momento en que los aliados lanzaron la segunda batalla de El Alamein el 23 de octubre de 1942, la suerte de la guerra en el norte de África se había inclinado definitivamente en contra de las fuerzas del Eje.



Los C.202 del 3º y el 4º *Stormi,* estacionados en Castelbenito, esperando su siguiente salida a comienzos de 1943. El caza en primer plano era el avión asignado al jefe de la 97ª *Squadriglia, capitano* Fernando Malvezzi, al que se le reconocieron 10 derribos.

La ofensiva de Montgomery, que comenzó con una feroz barrera de artillería el 23 de octubre, tuvo sus momentos decisivos el 31 de octubre y el 1 de noviembre. En aquel momento, mientras las tropas australianas se enfrentaban a las fuerzas alemanas, las unidades británicas penetraron en el frente del Eje desde el sur. El 2 de noviembre Rommel informó a Hitler de su decisión de retirarse. Las tropas de Rommel volvieron a las antiguas fronteras y la Fuerza Aérea del Desierto consiguió la superioridad aérea sobre el frente, ayudada por la introducción de las posiciones móviles de radar que detectaban rápidamente a la aviación del Eje en aproximación. El 12 de noviembre las últimas tropas de Rommel abandonaron Egipto y al día siguiente cayó Tobruk.

Mientras tanto, el 8 de noviembre una formidable fuerza anglo-estadounidense había invadido las colonias de la Francia de Vichy en el norte de África como parte de la operación *Torch*. Inmediatamente, las unidades aéreas italianas y alemanas pasaron a la ofensiva como oposición a los desembarcos de la operación *Torch,* pero a sus esfuerzos les siguió faltando en gran medida coordinación.

En un típico ejemplo de la aproximación al azar para enfrentarse al asalto aliado, 10 bombarderos S.84 del 32º *Stormo* salieron de Cerdeña para atacar el puerto de Bona con la expectativa de reunirse con una escolta de caza de 12 C.202 en la ruta. Los bombarderos llegaron tarde a su punto de reunión debido a la mala situación climatológica, y dada la falta de equipos de radio se vieron obligados a realizar el ataque sin escolta, por lo que perdieron tres de sus componentes ante los cazas. Otros tres S.84 fueron derribados al aterrizar, mientras que los otros cuatro regresaron todos con muchos daños y con muertos o heridos a bordo.

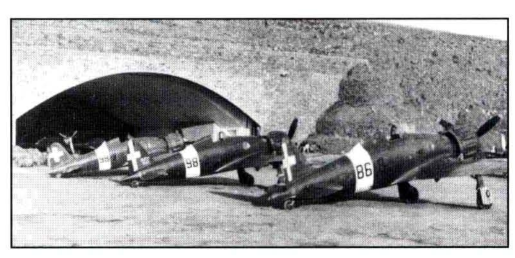
Durante la fase final de la ofensiva en Medenine, en marzo de 1943, todos los cazas italianos, junto con sus compañeros alemanes, fueron comprometidos en una última y desesperada batalla ante una superioridad abrumadora. Sus esfuerzos apenas fueron percibidos por la Fuerza Aérea del desierto, cuyos bombarderos atacaron los campos de aviación del Eje. A mediados de abril sólo permanecían en Túnez algunos restos del 54º *Stormo.*

El 6 de mayo, las fuerzas anglo-estadounidenses tomaron por asalto las últimas posiciones del Eje; al día siguiente, las fuerzas aliadas marcharon sobre Túnez y Bizerta, y el 13 de mayo, las fuerzas del Eje se rindieron. Por entonces, los aliados estaban preparados para lanzar su asalto sobre Italia y sobre el resto del sur de Europa.

MALTA

Tras la declaración de la guerra, pocos italianos creían de verdad que las

islas de Malta y Gozo, controladas por los británicos, podrían defenderse adecuadamente contra el poder de la *Regia Aeronautica* con base en la cercana Sicilia. Con una sensación de victoria rápida, fue el propio Mussolini el que ordenó a la 2ª *Squadra Aerea* que comenzara inmediatamente los ataques contra aquellas diminutas islas gemelas. En la mañana del 11 de junio de 1940, 33 S.79, escoltados por 18 cazas, atacaron el puerto de La Valeta.



Una unidad que participó muy activamente en la campaña de Malta fue el 54º *Stormo*, que estuvo equipado fundamentalmente con los C.200 hasta finales de 1942. Estos tres cazas de Macchi (del 7º *Gruppo)* fueron fotografiados delante de los característicos hangares construidos en la roca durante finales de 1941. El "86-8", el "98-2" y el "98-7" fueron fabricados por Aermacchi, SAI Ambrosini y Breda respectivamente.

Por aquel entonces se sabía perfectamente que las defensas aéreas de Malta estaban compuestas por sólo cuatro Sea Gladiator, pero el 21 de junio habían llegado volando a través de Francia ocho Hurricane. La *Regia Aeronautica* pronto sintió las repercusiones de esta llegada al perder varios aviones ante los cazas Hawker en el transcurso del mes de julio.

Inicialmente, a los CR.42 del 23º *Gruppo* con base en Comiso (bajo el mando del *maggiore* Tito Falconi) se les confió la escolta de los S.79 enviados para atacar Malta, y pronto se descubrió que el caza de Fiat no estaba capacitado para intentar anular a los Hurricane atacantes.

Y no fueron únicamente los valerosos y capacitados defensores de Malta los que le crearon problemas a la Fuerza Aérea italiana entre septiembre y diciembre de 1940. Los combates en los frentes de los Balcanes, Libia y el Egeo absorbieron las preciosas fuerzas de la 2ª *Squadra Aerea*, cuyos ya modestos medios fueron utilizados en exceso y con demasiada dispersión. Muchas unidades que habían sido destinadas a Sicilia para sostener los ataques contra Malta fueron enviadas a otros teatros de operaciones, y a finales de 1940 sólo permanecía allí el 1º *Stormo*.

En la primavera de 1941, los italianos comenzaron una nueva campaña para dejar fuera de combate estas estratégicamente importantes islas del Mediterráneo, y en mayo se trasladó el 7º *Gruppo* a Ciampino para las operaciones contra Malta. Al mes siguiente se le unió el 16º *Gruppo* y el control de ambas unidades pasó al 54º *Stormo*, que había sido trasladado allí para sustituir al 1º *Stormo* después de que a esta última unidad se le hubiera ordenado regresar a Campoformido, al noreste de Venecia.

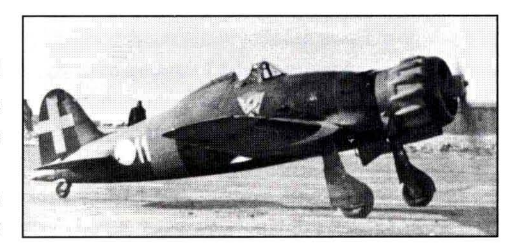
En octubre, los C.202 realizaron su presentación en combate sobre los cielos malteses con el 9º *Gruppo* del 4º *Stormo*; consiguientemente, los nuevos cazas sustituyeron a los C.200 más viejos del 54º *Stormo*; en mayo y junio de 1942, llegaron más C.202 al 155º y al 20º *Gruppi* del 51º *Stormo*, respectivamente. Durante este periodo, el Reggiane Re.2001 también entró en servicio cuando el 2º *Gruppo Autonomo* envió 18 ejemplares a San Pietro di Caltagirone.

Prácticamente todas las unidades de caza de la *Regia Aeronautica* entrarían en acción sobre Malta en un momento u otro hasta finales de octubre de 1942, cuando los italianos abandonaron cualquier esperanza de neutralizar aquel bastión aliado.

Este C.200 del 22º *Gruppo*, al que se puede ver en el otoño de 1941, lleva los distintivos típicos del frente oriental: la banda en el fuselaje, el morro y las partes inferiores de las alas en amarillo, junto con los triángulos blancos en los bordes de ataque de las alas. Este avión fue pilotado a menudo por el oficial al mando de la 369ª *Squadriglia*, *capitano* Giovanni Cervellin, que reclamó 13 victorias compartidas en Rusia.

LA CAMPAÑA RUSA

Alemania lanzó su invasión sorpresa de la Unión Soviética el 22 de junio de 1941. A continuación, Italia declaró la guerra a la URSS, aunque su contribución a los combates en el Este resultó ser modesta.



El 30 de junio, Mussolini ofreció a Hitler un cuerpo de ejército, que se constituyó el 10 de julio como el *Corpo di*



Como la mayoría de los aviones que participaron en el conflicto del frente oriental, este C.200 resultó ser totalmente inadecuado para las operaciones con las heladas temperaturas del invierno ruso. Con el capó cubierto por una manta de lona e introduciéndose directamente aire caliente en el motor congelado, este caza de Macchi está siendo descongelado como preparativo para una poco frecuente salida invernal. El desgraciado piloto se sentaba en la cabina abierta. Este avión pertenecía al 22º *Gruppo Autonomo*, cuyo característico emblema del *espantapájaros* se puede ver claramente por debajo de la cabina.

Spedizione in Russia (CSIR; Cuerpo Expedicionario en Rusia). Su sección aérea se organizó el 30 de julio bajo el mando conjunto del 22º *Gruppo Caccia* y el 61º *Gruppo Osservazione Aerea*. La unidad de caza, que había llegado hasta Tudora (justo al norte de la frontera rumana) desde Tirana, estaba compuesta por 51 C.200, distribuidos entre las 359ª, 362ª, 369ª y 371ª *Squadriglie*. Rápidamente fueron enviados más al norte al pequeño campo de aviación de Krivoi-Rog, justo al sur del río Dniéper. Con las fuerzas del Eje penetrando en profundidad en la URSS, los C.200 siguieron el avance hasta Saporoshje, al este del Dniéper, a finales de octubre.

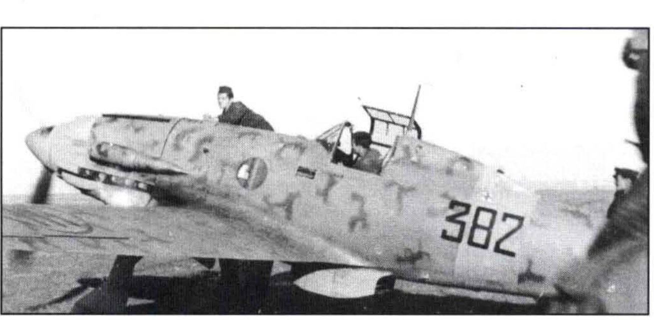
Habitualmente, los cazas volaron en apoyo de las divisiones terrestres durante todo el periodo del *Gruppo* en el Este, aunque de forma ocasional también escoltaron a los aviones de reconocimiento y a los bombarderos alemanes. Al principio, los enfrentamientos con los aviones soviéticos presentaron pocos problemas ya que el caza al que se encontraron con más frecuencia fue el pequeño y obsoleto Polikarpov I-16, un modelo ya muy familiar para los veteranos italianos de la guerra civil española.

Sin embargo, los soviéticos pronto comenzaron a desplegar cazas mejores y en mayor cantidad, aunque el peor enemigo al que se enfrentaron las fuerzas del Eje fue el notoriamente sombrío invierno ruso. Había que precalentar los motores antes de que pudieran ser puestos en marcha para descongelar el aceite y el fluido hidráulico. A pesar de estas condiciones, las operaciones continuaron hasta el 31 de diciembre, momento en el cual se habían derribado 12 cazas y bombarderos enemigos.

Tras el prolongado receso invernal, se decidió reforzar el contingente italiano en Rusia con la esperanza de un ajetreado verano. Por consiguiente, se creó una *Armata Italiana in Russia* (ARMIR, Ejército Italiano en Rusia) y la unidad aérea se agrandó y se rebautizó como *Comando Aeronautica Fronte Orientale* (CAFO). En mayo, el agotado 22º *Gruppo* fue sustituido por el 21º *Gruppo* (356ª, 382ª y 386ª *Squadriglie).* Esta última unidad también incorporó una cuarta *squadriglia* (la 361ª, equipada con los C.200).

Con la renovada ofensiva del Eje a finales de la primavera de 1942, la fuerza de caza italiana se trasladó más al Este dentro de la URSS, operando primero desde Stalino (hasta donde se había trasladado inicialmente el 21º *Gruppo* tras su llegada al teatro de operaciones) y con posterioridad a Voroscilovgrad, justo al sur del río Donetz.

El C.202 no participó en el frente oriental hasta septiembre de 1942, cuando 12 modelos fabricados por Breda se dividieron en partes iguales entre las tres *squadriglie* del 21º *Gruppo*. Este caza de Macchi, en concreto, fue asignado a la 382ª *Squadriglia*, mandada por el *capitano* Enrico Candio.



Después de meses de retirada hacia el Este, de repente los soviéticos desencadenaron una masiva contraofensiva en diciembre que rodeó tanto al 6º Ejército alemán como al 8º Ejército italiano. El 21º *Gruppo*. al que le faltaba un campo de aviación seguro desde el que volar, totalmente superado en número en el aire y sufriendo una pésima tasa de preparación para el servicio con sus desgastados C.200, completó su última operación el 17 de enero de 1943. Cinco días después se retiró a Stalino, donde abandonó 15 Macchi inservibles y se dirigió a casa.

EL FRENTE EN CASA

Durante la Conferencia de Casablanca (con nombre clave *Symbol),* celebrada en enero de 1943 entre el presidente Roosevelt y el primer ministro Churchill, se tomó la decisión de atacar Sicilia una vez que las fuerzas del Eje hubieran sido expulsadas del norte de África.

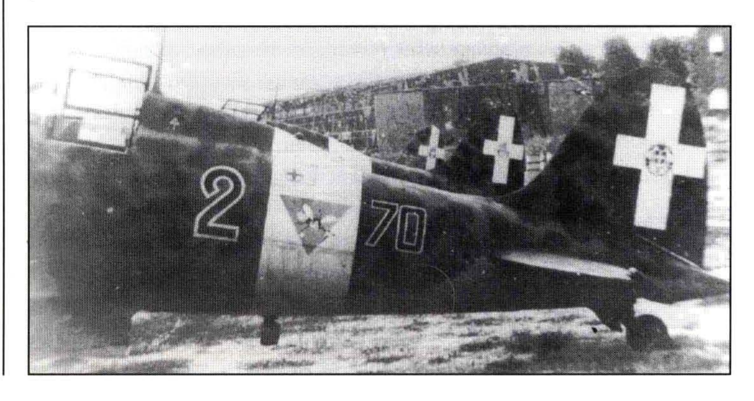
Sicilia se veía como el primer paso para la invasión de Italia, aunque se tendría que neutralizar en primer lugar la diminuta isla de Pantelleria, a medio camino entre Túnez y Sicilia. Pantelleria, pequeña pero estratégicamente importante junto con Lampedusa, proporcionaba a las fuerzas italianas y alemanas los ojos defensivos en esta región gracias a las instalaciones de radar posicionadas en las dos islas.

La defensa de Sicilia y de Italia

Una *squadriglia* de C.202 del 151º *Gruppo* proporcionaba la defensa directa de Pantelleria, junto con una escuadrilla de cazas nocturnos CR.42. Al faltarles suficientes refugios subterráneos para todos los aviones en la isla, los continuos ataques de bombardeo y los bombardeos de artillería desde los buques de guerra aliados cerca de la costa provocaron tales daños en el campo de aviación que la *Regia Aeronautica* decidió evacuar prácticamente a todo el *gruppo* a Sicilia el 21 de mayo.

Con sólo cuatro C.202 que quedaron atrás para defender Pantelleria, la rendición era inevitable, y el 11 de junio los aliados sitiaron la isla. Durante los últimos 11 días de combates en la defensa de Pantelleria, sólo 250 aviones del Eje lograron despegar, de los cuales 57 fueron derribados. A la inversa, las fuerzas anglo-estadounidenses perdieron 43 aviones durante esta breve campaña.

Mientras los aliados se preparaban para la invasión de Sicilia, Italia se preparaba para su defensa. En la víspera de la invasión, la *Regia Aeronautica* pudo contar con 359 aviones aptos para el vuelo dentro de las siguientes unidades: 4º *Stormo,* con sus 48 C.202 y C.205V del 9º y el 10º *Gruppi*, dispersados entre Catania y Gerbini y sus pistas de aviación adyacentes; el 21º *Gruppo,* con 12 C.202, en Chinisia; el 3º *Gruppo,* con 17 Bf 109G, en Comiso; el 150º *Gruppo,* con 25 Bf 109, en Sciacca, y una escuadrilla de siete C.202 del 153º *Gruppo* encargada de la defensa del propio Palermo.



Tres C.202 de la 70ª *Squadriglia* (23º *Gruppo*, 3º *Stormo)* permanecen fuera de los hangares devastados por las bombas en Cerveteri, al norte de Roma, en agosto de 1943. El emblema del Estado italiano sin las fasces está superpuesto sobre la cruz blanca del timón; este importante cambio al escudo de armas de la Casa de Saboya se introdujo después de la caída del Gobierno fascista de Mussolini el 25 de julio de 1943. Al 3º *Stormo* se le encargó la defensa de los cielos del centro de Italia durante el verano de 1943, y entre sus pilotos con más éxitos se encontraban el *sergente maggiore* Gorrini y el *tenente* Bordoni Bisleri.



El *tenente* Fausto Filippi posa delante de su Bf 109G durante la defensa de Sicilia. Utilizó este caza alemán para conseguir la mayor parte de sus ocho derribos mientras mandaba la 365ª *Squadriglia* del 150º *Gruppo Autonomo* antes del Armisticio. Filippi, que siguió combatiendo con la ANR, fue derribado por los Spitfire VIII del *Sqn.* 417 el 23 de enero de 1945, que acabaran con su vida.

También estaban preparados 60 aviones de caza en el centro de Italia, con base a medio camino entre Cerdeña y Sicilia en Ciampino-Roma, que podrían proporcionar un apoyo defensivo u ofensivo inmediato a las unidades sicilianas. Estos tomaron la forma del 3º y el 51º *Stormi*, que controlaban el 22º, el 160º y el 24º *Gruppi*, equipados con C.202, C.205V, Re.2001 y Re.2005. Otras unidades autónomas de caza, bombarderos de vuelo en picado, ataque al suelo y bombardeo se encontraban dispersas en bases de Cerdeña, Calabria, Puglia y Campania, y éstas también estarían disponibles para proporcionar apoyo donde fuera necesario.

La *Luftflotte 2* (Flota Aérea) de la Luftwaffe estaba igualmente preparada y tenía a su disposición una fuerza de intervención de cinco *gruppen* (escuadrones) de caza, cuatro de ataque al suelo y seis de bombarderos, dispersos en Sicilia, Cerdeña, Puglia, Calabria y Campania. Esta fuerza totalizaba de 350 a 400 aviones.

El plan del Eje, aunque seguro en teoría, quedó completamente desorganizado por la abrumadora potencia aérea aliada. Los bombarderos machacaron los campos de aviación orientales y occidentales de Sicilia durante 10 días y 10 noches sin respiro, y los dejó prácticamente inservibles. Estos ataques obligaron a la retirada de las maltrechas unidades de caza de las bases occidentales y centrales de la isla, mientras que las restantes se quedaron concentradas en las llanuras cerca de Catania. A continuación, los aliados fueron a por estos aviones y sólo el 5 julio destruyeron 104 cazas en Catania y Gerbini, en ataques en los que lanzaron 1.400 toneladas de bombas. Dos días después, el reconocimiento aliado confirmó la presencia de 71 cazas italianos y 179 cazas alemanes, junto con ocho bombarderos, en los campos de aviación orientales. En las subsiguientes incursiones todos ellos fueron rápidamente destruidos.

El 9 de julio, la *Regia Aeronautica* había perdido 220 aviones en los campos de aviación sicilianos y 53 en combates aéreos; los alemanes habían perdido otros 93 cazas. El 3º y el 150º *Gruppi* habían sido prácticamente eliminados cuando sus bases avanzadas en la costa occidental, en Sciacca y Comiso, fueron atacadas, aunque el 4º *Stormo* y el 21º *Gruppo* habían sufrido menos bajas. El ataque de bombardeo masivo contra Sciacca del 11 de julio destruyó casi todos los Bf 109G italianos de la isla y mató a 344 hombres.

Durante la fase inicial de la invasión de Sicilia en las primeras horas del 10 de julio, los aeropuertos de Gela y Pachino fueron rápidamente capturados, para despejar las minas y renivelar las pistas con el fin de que a los

Spitfire y los Warhawk pudieran volar desde Malta. La primera reacción concreta de la *Regia Aeronautica* ante estos aterrizajes tuvo lugar en el amanecer del día 10, cuando 13 Z.1007 despegaron desde Perugia para atacar los buques y las embarcaciones de desembarco. Aunque consiguieron atacar algunos de sus blancos, perdieron cuatro aviones en el proceso. Hubo posteriormente otros ataques de los aviones del Eje y los aliados registraron sus primeras bajas entre las embarcaciones navales y de desembarco. En aquel día, se organizaron hasta 500 salidas para contrarrestar la invasión.

A continuación, la *Regia Aeronautica* hizo despegar en una alarma ocho Re.2005 del 22° *Gruppo* desde Nápoles, ocho C.202 del 3° *Stormo* salieron desde Cerveteri, 10 C.205 del 51° *Stormo* partieron de Capoterra y Monserrato y 14 Ju 87 del 103° *Gruppo Tuffatori* se dirigieron a Sicilia desde Decimo. Otros aviones que entraron en acción fueron 15 CR.42 del 15° *Stormo Assalto* desde Oristano, 32 Re.2002 del 5° *Stormo* desde Tarquinia, 45 G.50 del 158° y el 159° *Gruppo Assalto* desde Pistoia, 14 Ju 87 del 121° *Gruppo* desde Siena y 11 S.84 desde Lonate Pozzolo.

Se perdieron unos 160 aviones italianos en los primeros días después de la invasión, 57 de los cuales cayeron entre el 10 y el 12 de julio solamente, la mayoría fueron reclamados por los cazas angloestadounidenses y el fuego antiaéreo. Los aviones que consiguieron sobrevivir a sus misiones de combate fueron posteriormente destruidos sobre los campos de aviación de Catania, Gerbini, Reggio Calabria, Crotone, Grottaglie y Palermo. El día 16, el mando aéreo siciliano ordenó la evacuación de vuelta a Italia de todas las unidades en los campos de aviación de Calabria y Puglia, y cinco días después el mismo mando también se trasladó al continente.

Sólo permanecieron dispersos entre los campos de aviación de Catania y Gerbini una docena de C.202 del 155° *Gruppo* y un número similar de CR.42 del 46° *Gruppo Assalto*, junto con un puñado de cazas alemanes. Estos aviones rara vez se aventuraron en el aire durante las últimas semanas de la defensa de Sicilia y la isla cayó en manos aliadas el 17 de agosto, tras la salida de los restantes defensores italianos y alemanes.

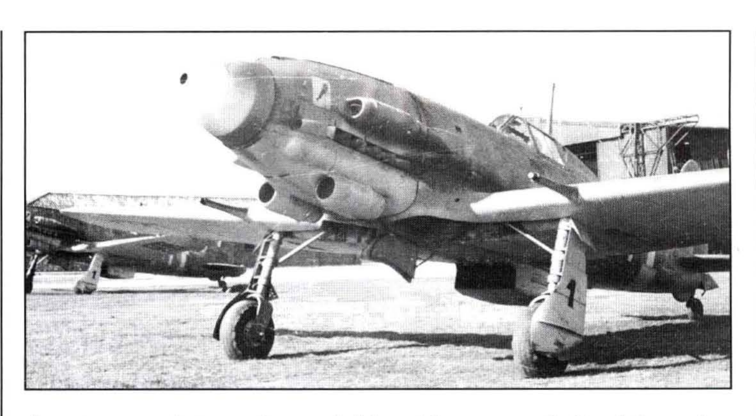
Durante julio y agosto, las unidades de caza de la *Regia Aeronautica* realizaron 1.152 salidas en la infortunada defensa de Sicilia. Aquella actividad tan extenuante se cobró un precio muy alto tanto en hombres como en aparatos y en el momento en que cayó la isla, los aliados habían conseguido la supremacía aérea total.

La potencia aérea aliada desvió su atención entonces hacia blancos en el continente italiano. Entre la primavera de 1943 y el 8 de septiembre, las ciudades y los pueblos sufrieron una serie de incursiones de bombardeo



Uno de los nuevos modelos de caza enviados a la *Regia Aeronautica* durante los últimos meses de su existencia fue el Macchi C.205V, que se ganó inmediatamente el favor de los pilotos italianos. Este modelo en particular pertenecía a la primera fase de la producción, que entró en servicio sin el armamento compuesto por los cañones Mauser de 20 mm. Asignado a la 360º *Squadriglia* (155º *Gruppo*, 51º *Stormo*), este avión participó en la desventurada defensa de Cerdeña en el verano de 1943.

A comienzos de 1944, la *Aeronautica Nazionale Repubblicana* (ANR) comenzó su defensa del norte de Italia y una de sus principales armas fue el C.205V. Este avión de la tercera serie, armado con cañones, fue asignado a la 1ª *Squadriglia* del 1º *Gruppo Caccia*, y lo pilotaba el oficial al mando de la unidad, *capitano* Adriano Visconti.



de zonas para destrozar la moral del pueblo como preludio al derrumbamiento definitivo. Entre los blancos principales estaban Turín, Milán, Génova, La Spezia y Nápoles. Todavía tambaleante de la masacre de Sicilia, las mutiladas unidades de caza se enfrentaron a la situación lo mejor que pudieron, y derribaron un buen número de aviones aliados. A los pilotos se les reconocieron más de 275 victorias.

Este total muestra cómo los pilotos italianos adaptaron rápidamente su táctica para contrarrestar las masivas formaciones de B-17 y B-24 que por entonces aparecían ya sobre su patria. Al aprender de las experiencias de sus aliados alemanes, pilotos tan destacados como el *tenente* Bordoni Bisleri y el *sergente maggiore* Gorrini lograron resultados encomiables.

Sin embargo, en última instancia, estas acciones resultaron todas en vano, ya que la invasión de Sicilia y el bombardeo aliado de Roma habían provocado finalmente la caída de Benito Mussolini y la disolución del Partido Fascista mediante la restauración del monarca italiano, el rey Víctor Manuel III, el 25 de julio. El 3 de septiembre de 1943, el nuevo gobierno, mandado por el mariscal Pietro Badoglio, firmó un acuerdo de armisticio con los aliados. Aquel mismo día, los ejércitos aliados invadieron el continente. Por entonces, Italia quedaba dividida de hecho en dos, con los fascistas italianos y alemanes que seguían combatiendo en el norte del país.

Dos Fuerzas Aéreas

Al igual que ocurrió con la división de Italia tras el Armisticio, la Fuerza Aérea también quedó separada en dos facciones, dividida sólo por la insignia que portaban sus respectivos aviones, el círculo prefascista en el sur y la bandera italiana, con las fasces, en el norte. Los hombres de ambos bandos tenían su herencia en una historia común que había producido los mismos héroes; por ejemplo, ambas Fuerzas Aéreas pusieron el nombre del as de la I Guerra Mundial, Francesco Baracca, a una de sus unidades. Y, al igual que en los días de la *Regia Aeronautica,* los pilotos y el personal de tierra lucharon con equipos malos y con un escaso apoyo logístico.

En el momento del Armisticio, la mayor parte de lo que quedaba de la *Regia Aeronautica* tenía su base en las regiones centrales y norte de la península italiana, donde se había retirado gradualmente bajo la constante presión de la potencia aérea anglo-estadounidense. Con el anuncio del Armisticio, estos emplazamientos geográficos facilitaron la captura por parte de los alemanes de muchos aviones. Y un número importante de unidades del Sur, a las que por entonces les faltaban prácticamente todo el material, optaron simplemente por disolverse.



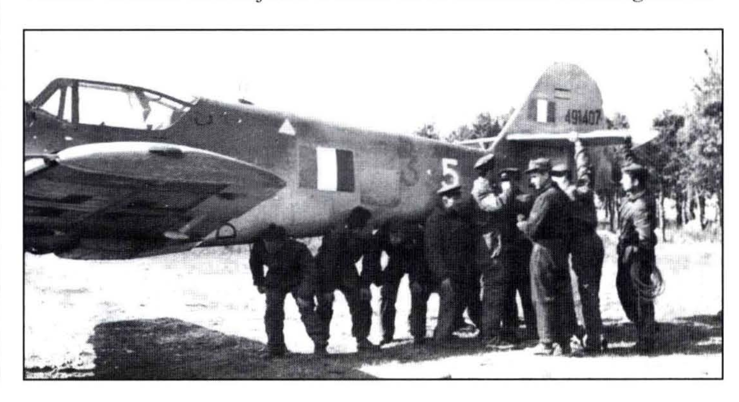
El Fiat G.55 fue otro que llegó a última hora a la fuerza de caza italiana. Realizó sólo una breve aparición con la *Regia Aeronautica* antes de pasar a prestar sus servicios con la ANR. Este modelo pertenece a la 1ª (posteriormente 4ª) *Squadriglia Gigi Tre Osei* del IIº *Gruppo Caccia*, mandada por el *capitano* Ugo Drago. Lleva el emblema del escuadrón (anteriormente utilizado por el 150º *Gruppo Caccia)* por detrás de la hélice.

La Fuerza Aérea en el norte

En el norte, se llegó a un acuerdo en octubre entre el *sottosegretario all'Aviazione* (subsecretario de Aviación), *tenente colonnello* Ernesto Botto y el jefe de la Luftwaffe en Italia *(Luftflotte 2),* Generalfeld-marschall Wolfram von Richthofen, para la creación del núcleo provisional de una Fuerza Aérea. Con el *tenente colonnello* Giuseppe Baylon elegido como segundo jefe del Ministerio del Aire, Botto le dio a la nueva Fuerza Aérea el nombre de *Aeronautica Repubblicana* (Fuerza Aérea Republicana), a la que se le añadió la palabra *Nazionale* (Nacional) en junio de 1944.

Por entonces, las fuerzas italianas mantenían una difícil relación con sus aliados alemanes, que les observaban únicamente como un socio subordinado para el aprovisionamiento de mano de obra y recursos. De esta forma, mientras que la *Aeronautica Repubblicana* intentaba formar y equipar sus propias unidades independientes, los alemanes requisaron más de 1.000 aviones de todos los modelos. Esta situación sólo se solucionó a finales de 1943, cuando varios C.205V fueron devueltos por la JG 77 para permitir la formación del 1º *Gruppo Caccia,* que realizó su presentación en combate sobre Turín el 3 de enero de 1944.

Aparte de sufrir muchas bajas ante una oposición abrumadora, la moral italiana se deterioró aún más por las reticencias alemanas a reabastecer las unidades con los muy necesarios aviones. De hecho, el alto mando de la Luftwaffe impulsó de forma constante la absorción de toda la ANR en el frente italiano dentro de sus propias filas. Llegó a ir tan lejos como para intentar alcanzar este objetivo a través de la formación de la *Legione Ae-*



Los dos *gruppi* de caza de la ANR fueron equipados con cazas alemanes durante la segunda mitad de 1944; este Bf 109G-10/AS en concreto (fotografiado en Malpensa en febrero de 1945), pertenecía a la 3ª *Squadriglia* del Iº *Gruppo Caccia*).



CR.42 del *capitano* Giorgio Graffer, oficial al mando de la 365ª *Squadriglia*, 150º *Gruppo*, 53º *Stormo*, Caselle, verano de 1940

Este caza de Fiat tiene el acabado clásico con el camuflaje de tres tonos de aquel periodo, *verde*, *marrone* ('marrón') y *giallo mimetico* ('amarillo'). El *capitano* Graffer pilotaba un CR.42 sin radio y sin equipo especializado para cazas nocturnos cuando interceptó con éxito a un bombardero Whitley de la RAF sobre Turín en la noche del 13/14 de agosto de 1940.



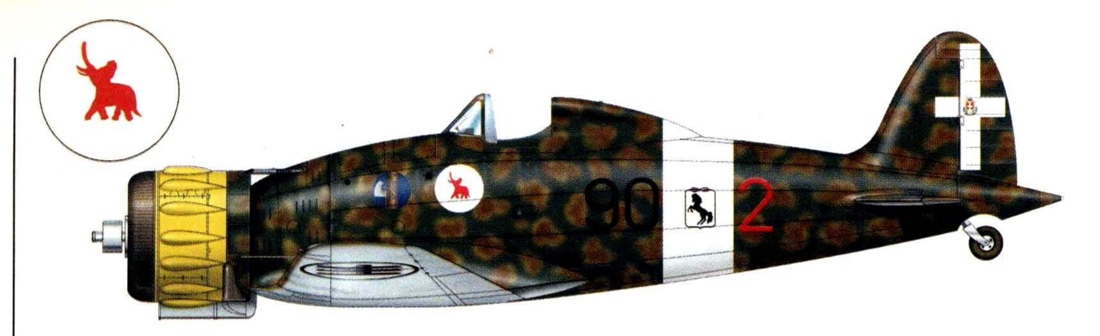
CR.42 del *tenente* Mario Visintini, 412ª *Squadriglia Autonoma*, Gura, verano de 1940

A este CR.42, igualmente camuflado con el habitual diseño de tres tonos, le faltan todos los distintivos específicos del teatro de operaciones de África oriental excepto la insignia de la unidad:, un caballo rojo brincando sobre un mapa negro de África. El número individual que llevaba el CR.42 de Visintini es el resultado de la valoración de los datos disponibles por parte de los autores, ya que ninguna de las fotografías de este avión muestran esa zona del fuselaje.



CR.42 del *sottotenente* Franco Bordoni Bisleri, 95ª *Squadriglia*, 18º *Gruppo*, 3º *Stormo*, Mirafiori, verano de 1940

El cono de la hélice blanco del caza de Bisleri significaba que pertenecía a la 95ª *Squadriglia*. La 83ª y la 85ª *Squadriglia* utilizaban conos de las hélices rojos y verdes, respectivamente. En contra de lo habitual, este as había pintado su apodo *(ROBUR)* en el caza. Bisleri reclamó cinco derribos con el CR.42 en el norte de África.



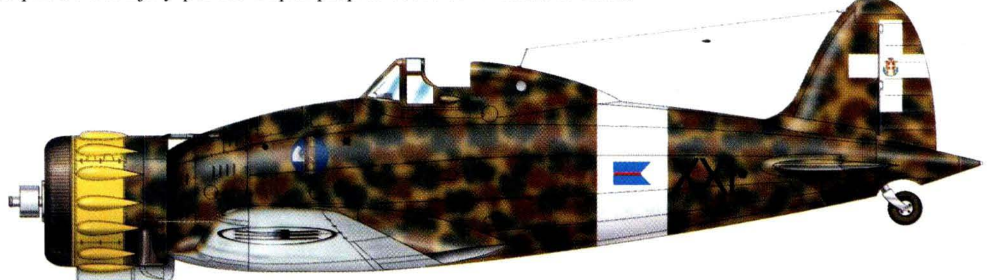
C.200 del *tenente* Franco Lucchini, 90ª *Squadriglia*, 10º *Gruppo*, 4º *Stormo*, Catania, agosto de 1941

Se puede ver el C.200 de Lucchini con un diseño típico de la *Regia Aeronautica* con manchas en *giallo* y *marrone mimetico* ('amarillo' y 'marrón') sobre una base *verde mimetico*. La mayoría de los cazas de Macchi llevaron este diseño de camuflaje durante la primavera-verano de 1941. El pequeño elefante rojo pintado por debajo de la cabina era exclusivo de este avión de la 90ª *Squadriglia*, mientras que el emblema del caballo brincando pertenecía al 10º *Gruppo*. Lucchini reclamó cuatro victorias con el C.200 sobre Malta entre junio y septiembre de 1941.



C.200 del *sottotenente* Giuseppe Biron, 369ª *Squadriglia*, 22º *Gruppo Autonomo*, Krivoj-Rog, septiembre de 1941

Este C.200, pilotado por uno de los pilotos italianos con más éxito que entró en acción en el frente oriental, está camuflado con un diseño de dos tonos. La banda del fuselaje y las puntas de las alas inferiores amarillas se adoptaron para facilitar el reconocimiento rápido por parte de los compañeros pilotos del Eje y por las tropas propias sobre el terreno. El distintivo único del espantapájaros fumando estrellas rojas fue adoptado por el 22º *Gruppo* como su emblema. Aparte de conseguir al menos cuatro derribos individuales en la URSS, Biron reclamó cuatro victorias en agosto de 1943, cuando pilotaba un C.202 durante la defensa de Italia.



C.200 del *maggiore* Ettore Foschini, oficial al mando del 21º *Gruppo Autonomo*, Stalino, mayo de 1942

Este avión, pintado en un diseño de tres tonos con muchas manchas, muestra una cruz en la cola con tramos de igual longitud, típica de los C.200 fabricados bajo licencia de Breda. Los números romanos y el penacho de graduación en la banda del fuselaje indican que el caza era pilotado por el jefe del *Gruppo*, Ettore Foschini. Foschini, un veterano de la guerra española (donde reclamó un derribo), consiguió cinco victorias en Grecia con los CR.42 mientras mandaba él la 355 *Squadriglia* del 24º *Gruppo*, seguidos de dos derribos en Rusia con los C.200.



C.202 Serie II MM7712 del *sottotenente* Jacopo Frigerio, 97ª *Squadriglia*, 9º *Gruppo*, 4º *Stormo*, Comiso, 30 de septiembre de 1941

El MM7712 fue uno de los primeros C.202 fabricados por Aermacchi. Frigerio pilotó por vez primera el MM7712 el 30 de junio de 1941, cuando trasladó este caza desde Lonate Pozzolo hasta Gorizia. Se trasladó a Comiso el 29 de septiembre y reclamó la primera victoria de este modelo (con este avión) al día siguiente, cuando derribó el Hurricane II Z5265 del *Sqn.* 185 durante una incursión sobre el nuevo hogar del *gruppo*. El Hurricane se estrelló en las proximidades de Sicilia y aunque su piloto *(Plt. Off.* D.W. Lintern) saltó en paracaídas, nunca fue encontrado. El MM7712 fue adaptado posteriormente con cámaras y disfrutó de una larga carrera como avión de reconocimiento, prestando sus servicios en el 54º *Stormo* (pilotado por Adriano Visconti) y en la 377ª *Squadriglia Autonoma* (donde fue utilizado por otro as, Luigi Torchio) en Palermo.



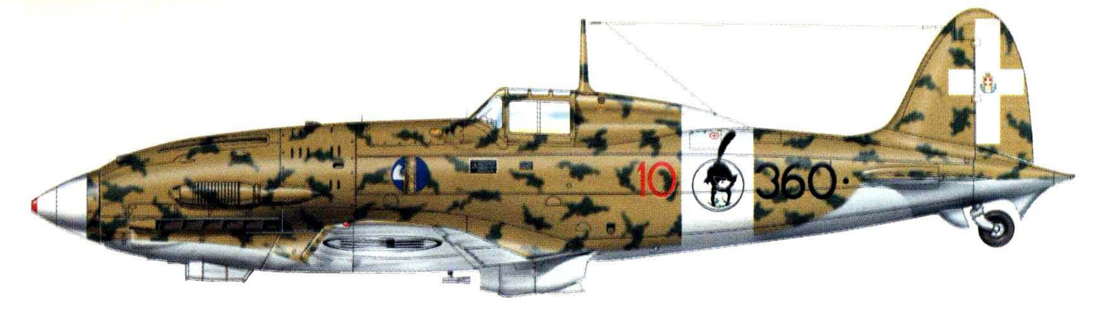
C.202 Serie III MM7720 del *capitano* Franco Lucchini, oficial al mando de la 84ª *Squadriglia*, 10º *Gruppo*, 4º *Stormo*, Fuka, septiembre de 1942

La estilizada firma de Francesco Baracca (el *as de ases* de Italia de la I Guerra Mundial) adornó los morros de todos los C.202 del 4º *Stormo* desde finales de marzo de 1942 en adelante. El MM7720, asignado a la 84ª *Squadriglia* a comienzos de septiembre de 1942, fue casi con seguridad utilizado por el *capitano* Lucchini durante numerosas misiones de combate que él realizó como parte de la campaña de El Alamein. Entró en acción a los mandos de otros C.202 durante este periodo, incluido el MM7919 "84-12", con el que realizó un aterrizaje forzoso el 24 de octubre de 1942 tras un combate.



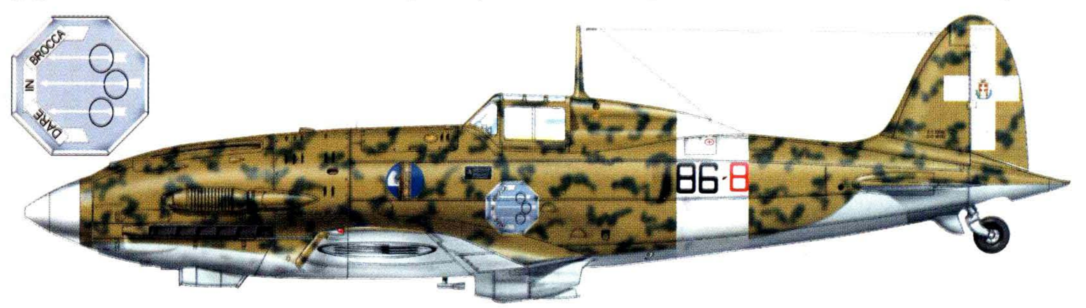
C.202 Serie III MM7764 del *sergente maggiore* Teresio Martinoli, 73ª *Squadriglia*, 9º *Gruppo*, 4º *Stormo*, Gela, julio de 1942

Originalmente enviado al 1º *Stormo*, este avión fue transferido a la 73ª *Squadriglia* a finales de junio de 1942. Pintado según el diseño reglamentario especificado para las operaciones en las colonias, el color de la base general de este C.202 es el *giallo mimetico* ('amarillo'), con manchas de *verde mimetico*. El morro y las puntas de las alas se han marcado en blanco, el color normal de reconocimiento para el teatro de operaciones del norte de África. En aquella fase de la guerra, el emblema del caballo blanco del 9º *Gruppo* se había cambiado de sitio en la banda blanca del fuselaje, mientras que se había eliminado por completo la *Gamba di Ferro* del plano de deriva.



C.202 Serie VI MM8339 del *capitano* Carlo Miani, oficial al mando de la 360ª *Squadriglia*, 155º *Gruppo*, 51º *Stormo*, Gela, agosto de 1942

Este avión fabricado por Breda, justamente el primer C.202 Serie VI, está camuflado con el diseño preferido del fabricante: pequeñas manchas alargadas verde oliva sobre una base de *nocciola chiaro*. Destaca la línea de separación entre las superficies superiores camufladas y las superficies inferiores en *grigio azzurro chiaro*. Estas últimas se extienden por debajo del capó del motor, del radiador y de la parte posterior del fuselaje, y suben hasta las superficies horizontales de la cola. El futuro as Carlo Miani, un veterano de la guerra española con un derribo, derribó tres Spitfire sobre Malta en junio de 1942, aunque el 14 de julio tuvo que abandonar el MM8339 y lanzarse en paracaídas debido a un fallo mecánico irreparable.



C.202 Serie I MM7944 del *tenente* Adriano Visconti, 86ª *Squadriglia*, 7º *Gruppo*, 4º *Stormo*, Pantelleria, mayo de 1942

El MM7944, fabricado en marzo de 1942 y posteriormente modificado para las operaciones de reconocimiento fotográfico, fue asignado inicialmente a la 168ª *Squadriglia* (16º *Gruppo*, 54º *Stormo*) antes de ser traspasado al 7º *Gruppo* el 21 de abril. Aunque camuflado con el diseño típico de Breda, el emblema de este caza fue exclusivo del MM7944. Visconti, que fue destinado a la 76ª *Squadriglia* del 7º *Gruppo*, hizo con frecuencia un buen uso de su experiencia en el reconocimiento fotográfico a los mandos de este aparato. Casi con seguridad, él también utilizó el MM7944 para conseguir su primera victoria (un Blenheim) durante la batalla de Pantelleria el 15 de junio de 1942.



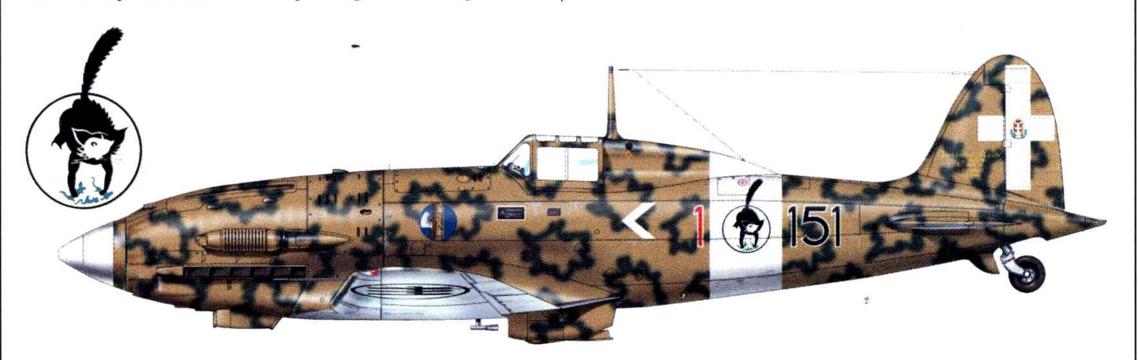
C.202 Serie III MM7844 del *capitano* Carlo Maurizio Ruspoli, oficial al mando de la 91ª *Squadriglia*, 10º *Gruppo*, 4º *Stormo*, Fuka, septiembre de 1942

Durante gran parte de la II Guerra Mundial el príncipe Ruspoli pilotó aviones equipados con cámaras cinematográficas, y el C.202 "91-3" no fue una excepción, pues portaba una pequeña cámara acoplada en el borde de ataque del ala derecha. El MM7844, que voló por vez primera el 31 de marzo de 1942, fue pintado con un diseño casi idéntico al del "73-4" de Martinoli, aunque en este caso el C.202 de Ruspoli tenía los colores cambiados, las manchas se pintaron en *nocciola chiaro* sobre una base *verde oliva scuro*. El filtro de aire del caza, coloreado con imprimación, indica que se trataba de una pieza de sustitución instalada en campaña.



CR.42 del *tenente* Luigi Torchio, 377ª *Squadriglia Autonoma*, Palermo, febrero de 1943

Aunque pintado de negro para las operaciones nocturnas, este avión mantuvo de forma inexplicable la banda blanca en el fuselaje, que normalmente se eliminó. Esta misión especializada de la *squadriglia* se refleja en el emblema de la unidad. Luigi Torchio fue uno de los pocos pilotos italianos de caza en conseguir derribos nocturnos: el primero, un Wellington sobre Palermo y luego, tres victorias.



C.202 Serie VII MM9042 del *capitano* Furio Niclot Doglio, oficial al mando de la 151ª *Squadriglia*, 20º *Gruppo*, 51º *Stormo*, Gela, 27 de julio de 1942

Este avión está pintado con el diseño concebido por Aermacchi para su uso colonial, en castaño claro y verde aceituna oscuro. El emblema del gato negro y los ratones verdes del 51º *Stormo* iba en la banda del fuselaje; delante un penacho de mando. Este C.202 en particular tuvo una vida operativa corta. Fue derribado sobre Malta el 27 de julio y el *capitano* Doglio murió cuando el caza estalló en medio del cielo.



C.202 Serie VII MM9066 del *maresciallo* Ennio Tarantola, 151ª *Squadriglia*, 20º *Gruppo*, 51º *Stormo*, Gela, septiembre de 1942

Al igual que el "151-1" del *capitano* Doglio, este avión exhibe el diseño de fábrica de Aermacchi de aquel periodo. El MM9066 muestra siete distintivos de derribos en el timón. En aquel momento, el total de Tarantola incluía un P-40 derribado en el Norte de África, tres derribos personales de Spitfire, además de dos compartidos sobre Malta con Niclot y un único I-15 del periodo de este as en España (este distintivo se pintó en rojo). Los símbolos de victorias normalmente adoptaban la forma de siluetas de aviones.



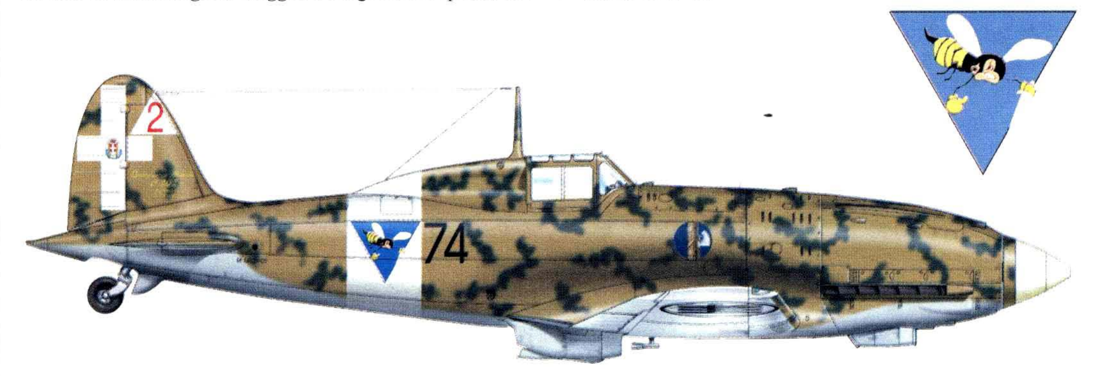
C.202 Serie VII MM9024(?) del *maggiore* Luigi Filippi, oficial al mando del 23º *Gruppo*, 3º *Stormo*, Túnez, enero de 1943

El C.202 de Filippi muestra una versión poco habitual del diseño del anillo de humo en el que los alargados anillos conectados formaban un dibujo general de una red. El "75" blanco indica la *squadriglia* a la que pertenecía este caza de Macchi, mientras que el penacho del fuselaje indica la graduación del piloto. El emblema de la *Vespa Arrabiata* ('la abeja enfadada') fue adoptado por el 3º *Stormo* cuando los anteriormente independientes 18º y 23º *Gruppi* se fusionaron en 1942.



C.202 Serie III del *sergente maggiore* Luigi Gorrini, 85ª *Squadriglia*, 18º *Gruppo*, 3º *Stormo*, Túnez, enero de 1943

Este C.202, que lleva el camuflaje habitual de Aermacchi, fue traspasado del 3º al 4º *Stormo* en el mes de noviembre del año 1942. El *sergente maggiore* Luigi Gorrini pilotó con frecuencia este avión en combate durante la retirada italiana de Libia a Túnez, y derribó con él un P-40 y un Spitfire en enero de 1943.



C.202 Serie I MM7913(?) del *tenente* Giorgio Solaroli, oficial al mando de la 74ª *Squadriglia*, 23º *Gruppo*, 3º *Stormo*, Túnez, enero de 1943

Solaroli pilotaba este avión cuando asumió el mando de la 74ª *Squadriglia*, y consiguió al menos dos victorias con él en 1942. Este caza muestra el diseño de colores típicos de Breda, con zonas alargadas de manchas verdes. El emblema del 3º *Stormo* iba en la banda blanca del fuselaje, y durante un breve periodo los aviones de la 74ª *Squadriglia* también llevaron pintados los números individuales dentro de un triángulo blanco en el plano de deriva.



C.202 Serie III MM7821 del *tenente* Emanuele Annoni, oficial al mando de la 96ª *Squadriglia*, 9º *Gruppo*, 4º *Stormo*, Fuka, 19 de septiembre de 1942

Del mismo grupo de fabricación que el avión de Ruspoli, este C.202 lleva tanto el emblema del 9º *Gruppo* en la banda del fuselaje como un estilizado distintivo *4º F Baracca* en el morro. El MM7821, considerado por Annoni como bien compensado y equilibrado, fue el candidato ideal para ser prestado al as alemán Hans-Joachim Marseille el 19 de septiembre de 1942, cuando visitó al 4º *Stormo*. Aunque un brillante piloto de caza, el conocimiento limitado de Marseille de los aviones italianos quedó evidenciado de forma gráfica al desconectar por error el motor durante la aproximación final a Fuka y tuvo que aterrizar sobre la panza con el C.202.



C.202 Serie I MM7910 del *maresciallo* Alessandro Bladelli, 91ª *Squadriglia*, 10º *Gruppo*, 4º *Stormo*, Fuka, septiembre de 1942

Comparado con otros C.202 del 4º *Stormo* de aquel periodo en el norte de África, el MM7910 sólo tiene unas escasas manchas. Bladelli, que se retiró como general en la Fuerza Aérea de la postguerra, combatió durante toda la II Guerra Mundial con el 4º *Stormo*. Logró al menos cinco victorias personales en el norte de África y compartió otras tres. También se le reconoció uno de los pocos aviones alemanes derribados después del Armisticio al reclamar un Ju 52/3m el 23 de octubre de 1943 juntamente con su compañero el as *tenente* Giuseppe Ferrazani.



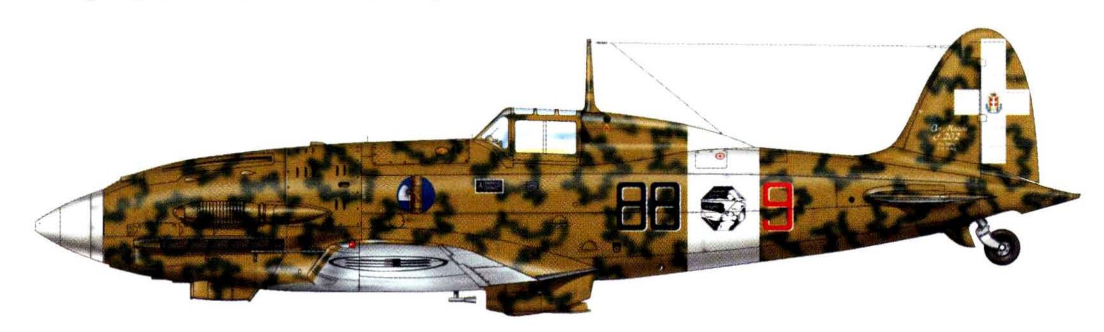
C.202 Serie III MM7944 del *tenente* Giulio Reiner, oficial al mando de la 73ª *Squadriglia*, 9º *Gruppo*, 4º *Stormo*, Fuka, agosto de 1942

Este avión muestra un diseño casi idéntico al que se pintó en el C.202 de Carlo Rispoli. Llama la atención en este MM7944 el hecho de que tenga las puntas de las alas blancas, lo cual indica su adscripción al teatro de operaciones del norte de África. Apenas visibles en el plano de deriva hay dos distintivos de derribos.



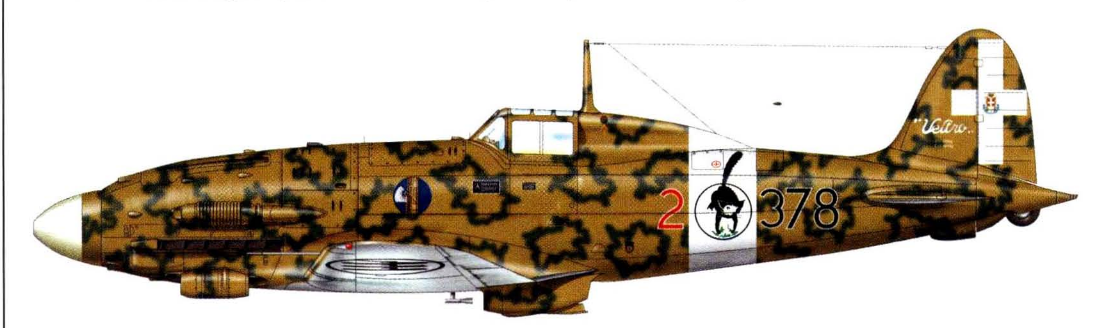
C.202 Serie X MM9570 del *capitano* Dante Ocarso, oficial al mando de la 88ª *Squadriglia*, 6º *Gruppo*, 1º *Stormo*, Decimomannu, noviembre de 1942

Tras haber reclamado cinco P-40 en el norte de África, Ocarso perdió la vida después de hundirse con el MM9570 en el Mediterráneo tras una misión de ataque contra Bône, en la costa argelina, el 28 de noviembre de 1942. Aunque salió del caza con éxito (había sido entregado a la unidad sólo 18 días antes), el as había muerto de frío en el momento en que fue encontrado a la deriva en su bote neumático por unos pescadores 10 días más tarde.



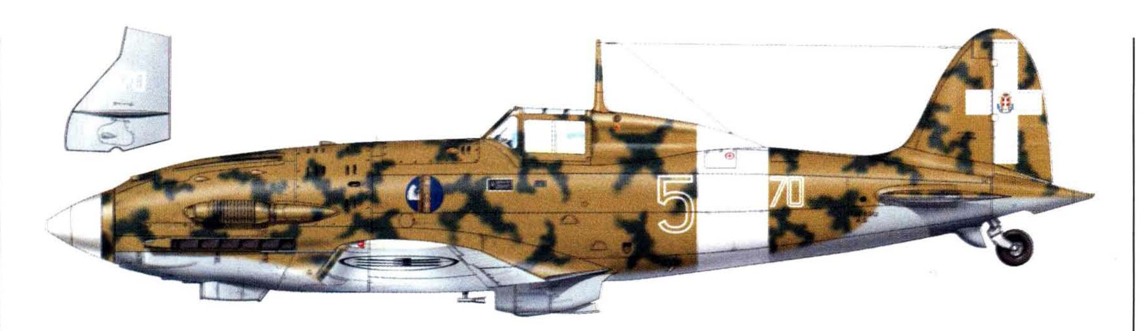
C.202 Serie IX MM9398 del *maresciallo* Gian Lino Baschirotto, 88ª *Squadriglia*, 6º *Gruppo*, 1º *Stormo*, Pantelleria, diciembre de 1942

Este aparato fue enviado directamente a la base del 1º *Stormo* en Ciampino desde la fábrica de Aermacchi el 13 de noviembre de 1942. Allí se le adornó con el característico emblema del *Arciere* ('arquero') de esta unidad y con el lema "Incocca tende scaglia" (una cita de D'annunzio). Este C.202 fue utilizado por el as de seis derribos Baschirotto durante la serie de misiones de larga distancia realizadas por esta unidad sobre Argelia desde las bases de Cerdeña. Estas salidas se realizaron en un intento de contrarrestar los desembarcos de la operación *Torch*.



C.205V Veltro Serie III MM92156 del *sergente* Ferruccio Serafini, 378ª *Squadriglia*, 155º *Gruppo Autonomo*, Capoterra, 22 de julio de 1943

El característico diseño de camuflaje del C.202 de Aermacchi también se utilizó en el Veltro. Este aparato en particular fue la cuarta plataforma aérea de la Serie III que se finalizó. Tras su envío al 51º *Stormo* en Ciampino el 7 de julio de 1943, el MM92156 se trasladó a Cerdeña con su unidad. El as de la 378º *Squadriglia sergente* Ferrucio Serafini, autor de siete derribos, perdió la vida con este aparato el 22 de julio durante un enfrentamiento con los P-40 del 325 FG, aunque consiguió derribar a dos de sus oponentes antes de su desaparición.



C.202 Serie X del *capitano* Claudio Solaro, oficial al mando de la 70ª *Squadriglia*, 23º *Gruppo*, 3º *Stormo*, Túnez, enero de 1943

Este avión, que es casi idéntico al C.202 de Solaroli, sin embargo no lleva el emblema del *gruppo*. Las unidades controladas por el 3º *Stormo* adoptaron cada una su propio estilo de distintivos numéricos, y en el caso de la 70ª *Squadriglia* su numeración se pintó sólo con el perfil, con el número individual del avión en tamaño doble con respecto al número de la unidad. Solaro consiguió sus últimas victorias en el norte de África pilotando este C.202 en particular. Este as reclamó ocho derribos en menos de tres meses en 1942-1943.



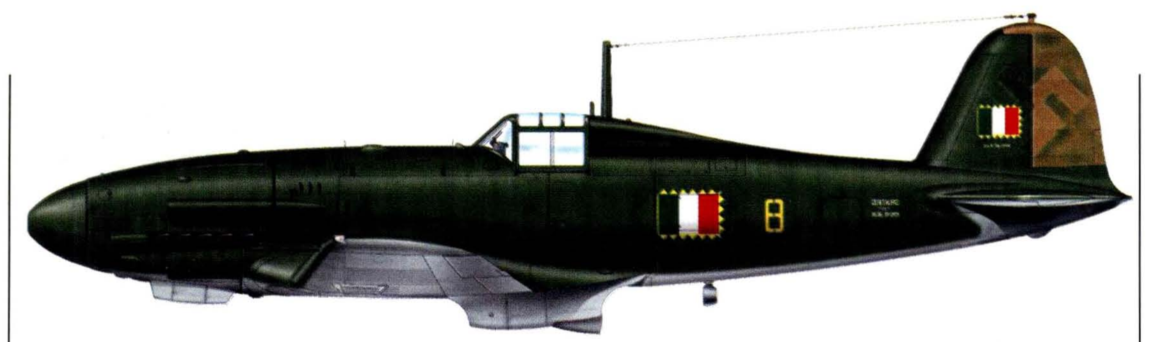
C.202 Serie III del *sottotenente* Leonardo Ferrulli, 91ª *Squadriglia*, 10º *Gruppo*, 4º *Stormo*, Fuka, octubre de 1942

El C.202 de Ferrulli está camuflado con el diseño reglamentario de Aermacchi con pequeñas manchas verdes sobre una base *nocciola chiaro;* el tono de este último podía ser *giallo mimetico*, que era un color ligeramente más suave que sustituyó al *Nocciola Chiaro* en la primavera de 1942. Como hicieron muchos otros ases de la campaña del norte de África, Ferrulli pilotó varios aviones de este 4º *Stormo*.



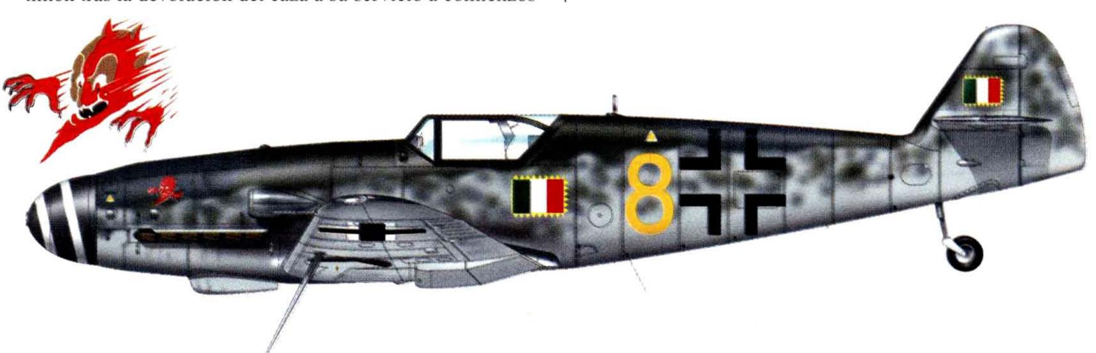
C.202 Serie IX del *sergente maggiore* Walter Omiccioli, 98ª *Squadriglia*, 7º *Gruppo*, 54º *Stormo*, Caselle, abril de 1943

Este C.202 fue fabricado por Aermacchi y asignado al 7º *Gruppo* en la víspera de su traslado a Túnez. El 54º *Stormo* se convirtió en la última unidad que abandonó África antes de la rendición del Eje el 13 de mayo de 1943. El *sergente maggiore* Omiccioli consiguió sus dos últimos derribos en Túnez a los mandos de este avión C.202, que llevaba su inscripción personal, "La Giulia longa ales i maron", en la parte derecha.



G.55 Serie I MM91065, probablemente pilotado por el *capitano* Giovanni Bonet, *Squadriglia Complementare Montefusco*, ANR, Venaria Reale, marzo de 1944

Este avión fue utilizado inicialmente por la Luftwaffe tras el Armisticio italiano del 8 de septiembre, y la ANR tuvo que eliminar las cruces del fuselaje y las esvásticas del timón tras la devolución del caza a su servicio a comienzos de 1944. Casi con toda seguridad, Bonet pilotó este avión antes de su muerte el 29 de marzo de 1944 cuando fue derribado por el as estadounidense *Harky* Green.



Bf 109G-10/AS Wk-Nr 490379 del *maresciallo* Attilio Sanson, 5ª *Squadriglia*, IIº *Gruppo Caccia*, ANR, Osoppo, 3 de marzo de 1945

Este *Gustav*, camuflado con los colores reglamentarios de la Luftwaffe, muestra en el morro el característico emblema del *Diavolo Rosso* ('Diablo rojo') de la 2ª *Squadriglia* (posteriormente 5ª), mandada por Mario Bellagambi. Siguiendo una vez más la práctica alemana, en julio de 1944 se introdujo una espiral negra en los conos de las hélices, que antes habían sido exclusivamente blancos, de los Bf 109G italianos. Los aviones del IIº *Gruppo Caccia* llevaban normalmente distintivos nacionales dobles (excepto la esvástica). El *maresciallo* Sanson resultó herido y este Bf 109 quedó inutilizado para el servicio durante un ataque contra los bombarderos de la USAAF el 13 de marzo de 1945.



C.205V Veltro Serie III del *tenente colonnello* Duilio Fanali, oficial al mando del 155º *Gruppo*, *Aeronautica Co-Belligerante*, Lecce, finales de 1943

Fanali mandó el 155º *Gruppo* durante el Armisticio. El número "155" indicaba el *gruppo* mandado por este oficial, mientras que la flecha en la cobertura de la rueda principal del caza (especial de esta unidad) indicaba la graduación de *maggiore*. El distintivo personal de Fanali, que iba en el morro, estaba compuesto por un dragón estilizado y el lema "Mi Fanno un Baffo" ('No me importa nada').



C.202 Serie XI del *tenente* Orfeo Mazzitelli, 359ª *Squadriglia*, 22º *Gruppo Autonomo*, Capodichino, agosto de 1943

Aunque este avión muestra un diseño de color colonial, fue utilizado en realidad por el 22º *Gruppo Autonomo* en funciones de defensa local. Al contrario que otros aviones de su unidad, este C.202 en particular no fue decorado con el emblema del espantapájaros en la banda del fuselaje. El as de ocho derribos Mazzitelli consiguió el éxito con este caza durante la defensa de Nápoles al derribar seis bombarderos cuatrimotores durante el transcurso de 1943.



Bf 109G-6 Wk-Nr 18391 del *capitano* Mario Bellagambi, oficial al mando de la 364ª *Squadriglia*, 150º *Gruppo Autonomo*, Sciacca, junio de 1943

Entregado a la *Regia Aeronautica* en la primavera de 1943, este avión está camuflado con los colores habituales de la Luftwaffe de aquel periodo. Las cruces alemanas colocadas en fábrica se eliminaron con pintura gris y se sustituyeron por los distintivos italianos, aunque nunca se colocaron las calcomanías del fuselaje de las fasces ni tampoco el emblema del Estado en la cruz de cola. Este caza lleva el famoso emblema "Gigi Tre Osei" del 150º *Gruppo Autonomo* dentro de un recuadro blanco por delante del número de *squadriglia*. El *capitano* Mario Bellagambi realizó numerosas misiones con este avión, compartiendo el derribo de un B-24 el 30 de junio de 1943. El Wk-Nr 18391 fue descubierto por las fuerzas aliadas invasoras en situación de no apto para el servicio en Sciacca sólo unos cuantos días más tarde.



Bf 109G-6 Wk-Nr 18421 del *tenente* Ugo Drago, oficial al mando de la 363ª *Squadriglia*, 150º *Gruppo Autonomo*, Sciacca, junio de 1943

Aunque camuflado de forma casi idéntica al Bf 109 de Bellagambi, a este avión le falta el distintivo amarillo del teatro de operaciones por debajo del capó. Al igual que el *Gustav* de Bellagambi, este caza fue encontrado en Sciacca por los aliados con muchos desperfectos. La mayoría de los cazas de Drago estaban señalizados con el número 7, y él finalizó la guerra pilotando el Bf 109G-10 "Negro 7" con la 4ª *Squadriglia* del IIº *Gruppo Caccia*.

honores militares, con los partisanos italianos locales. Unas pocas horas más tarde murió en el patio de un cuartel de Milán cuando un partisano desconocido le disparó por la espalda, junto con su jefe de vuelo, *sottotenente* Stefanini.

LA FUERZA AÉREA EN EL SUR

Tras la declaración de guerra contra Alemania el 13 de octubre de 1943, el Gobierno italiano en el Sur acordó una situación de cobeligerancia, pero no totalmente como aliado. Al igual que la *Aeronautica Repubblicana*, la *Aeronautica Co-Belligerante* (Fuerza Aérea Cobeligerante) quedó malograda por una grave escasez de aviones, piezas de repuesto, pilotos sustitutos, combustible e incluso alojamientos.

De todas las unidades con base en el sector central de Italia en el momento del Armisticio, sólo el 8º *Gruppo* se trasladó al Sur en su totalidad hacia la zona desmilitarizada según indicaciones del acuerdo firmado entre los aliados y el Gobierno del mariscal Badoglio. Inicialmente trasladado a Túnez, finalmente volvió a entrar en Italia, equipado con los desgastados C.200, bajo el mando del *maggiore* Mario Bacich, a finales del otoño de 1943.

Muchas otras unidades como el 4º, el 5º y el 51º *Stormi* ya estaban en la zona donde se proclamó el Armisticio, después de haber tenido su base en Calabria y Cerdeña hasta finales de agosto. Otros aviones llegaron a las bases del Sur desde toda Italia, y algunas unidades tuvieron que abrirse paso combatiendo desde las bases en el Norte.

Al enfrentarse a la escasez de recursos y separados de la industria aeronáutica de Italia (todas las instalaciones de fabricación importantes estaban en el norte del país), la misión de formar una Fuerza Aérea pequeña pero eficiente no resultó ser nada fácil. Y esto se puso todavía más difícil cuando los pocos campos de aviación y los centros industriales relacionados con la aviación en servicio en el Sur fueron requisados por los aliados para sus propias necesidades. Por ejemplo, la fábrica de Alfa Romeo en Pomigliano d´Arco fue transferida para la reparación de los vehículos de transporte británicos.

Esto dejó a la *Aeronautica Co-Belligerante* sin otra opción que limpiar los campos de aviación utilizados por la *Regia Aeronautica,* algunos de los cuales estaban muy lejos, incluso en el norte de África, buscando piezas utilizables que se pudieran retirar de los aviones abandonados y con daños de combate. Esta acción pronto dio resultados y produjo la conversión



Estos cinco pilotos de la 1ª *Squadriglia* del Iº *Gruppo Caccia* consiguieron victorias durante la defensa de Italia. Se trata, de izquierda a derecha, del *sergente* Diego Rodoz (seis derribos), el *tenente* Bruno Cartosio (cuatro derribos), el *tenente* Vittorio Satta (dos derribos), el *tenente* Antonio Weiss (dos derribos) y el *tenente* Mario Cavatore (tres derribos).



El Bf 109G-6 *Amarillo 10* del 2º *Gruppo Caccia* se prepara para rodar por la pista sobre la nieve en Ghedi, en noviembre de 1944. Este avión tenía los distintivos tanto italianos como alemanes, como era habitual en esta unidad.

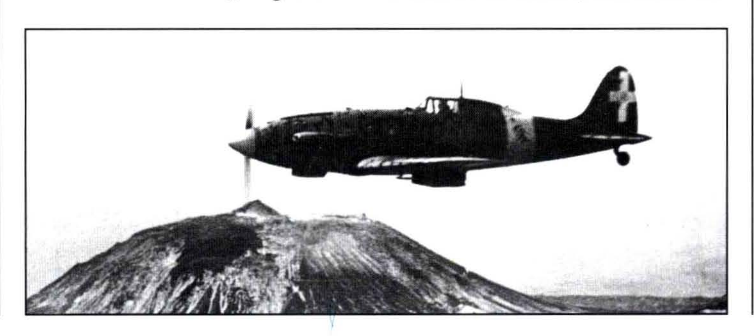
rea Italiana a finales de agosto de 1944, pero esto sólo provocó la paralización total de todas las actividades de la ANR durante casi tres meses.

Tras la retirada de todos los recursos de caza de la Luftwaffe de Italia para ayudar en la defensa de Alemania, el IIº *Gruppo* reanudó finalmente las operaciones en noviembre. Al mes siguiente, el Iº *Gruppo* fue trasladado a Alemania para llevar a cabo la instrucción de actualización con el Bf 109G y regresó a Italia justo a tiempo para participar en los últimos días del conflicto. A pesar de la inutilidad de la interceptación de enormes cantidades de aviones aliados, el Iº *Gruppo* se enfrentó al enemigo y pagó un precio muy alto en términos tanto de aviones como de hombres.

El 2 de abril de 1945 fue el día más negro en los breves anales del IIº *Gruppo*. veinticuatro Bf 109 despegaron de Aviano y Osoppo, y aunque tres se dieron la vuelta por problemas técnicos, el resto voló hacia el lago Garda y desde allí a Ghedi (Brescia). Allí interceptaron una gran formación de B-25 escoltados por los P-47D del 347 Fighter Squadron (Escuadrón de Caza). En el desigual combate que se entabló, los pilotos italianos sufrieron una derrota catastrófica, pues perdieron hasta 14 Bf 109 seis pilotos y no lograron ni una sola victoria.

Las últimas misiones de caza realizadas por la ANR tuvieron lugar el 19 de abril y en ellas participaron los dos *gruppi*. Los pilotos del Iº *Gruppo* reclamaron un B-24 derribado, mientras que sus compañeros del IIº *Gruppo*, que enviaron su dotación completa de 26 Bf 109 en un intento de interceptar una formación de Mitchell, fueron atacados por los P-51D de escolta y perdieron cinco aviones sin siquiera acercarse a los bombarderos medios.

Tras haber defendido los cielos de Italia hasta el mismo final de la guerra, el *maggiore* Adriano Visconti, oficial al mando del Iº *Gruppo* (y un destacado as de caza), negoció la rendición de su unidad, con todos los



Un C.202 del 22º *Gruppo Autonomo* sobrevuela uno de los lugares simbólicos de Italia, el monte Vesubio, justo al sur de Nápoles. Esta unidad tuvo su base en las proximidades de Nápoles-Capodichino durante la defensa del sur de Italia y sufrió bajas terribles al intentar defender esta ciudad portuaria de los bombarderos pesados aliados.

LOS PERFILES DE LOS ASES

Según el registro oficial de la Fuerza Aérea italiana, entre el 10 de junio de 1940 y el 8 de septiembre de 1943 se derribaron 2.522 aviones enemigos. Este total incluye todos los aviones derribados por los modelos de cazas, bombarderos y reconocimiento, pero no incluye los aviones destruidos sobre el terreno o aquellos atribuidos al fuego antiaéreo.

Durante la primera fase de la guerra, los jefes normalmente atribuían las victorias colectivamente a todos aquellos pilotos que habían participado en una acción concreta. Posteriormente, esta situación cambió durante el transcurso del conflicto tras las instrucciones a los jefes de unidades para que mantuvieran un registro más detallado y preciso de todos los combates aéreos, indicando de forma precisa el nombre del piloto, o pilotos, a los que se les había reconocido la victoria.

En ciertos casos, como en el del segundo y tercer mejores ases, Franco Lucchini y Leonardo Ferrulli, muchas victorias aéreas del periodo 1940-1941 se asignaron de forma colectiva, lo que suponía que se mantenían como derribos compartidos en los documentos oficiales.

Tras la actualización del sistema en septiembre de 1942, organizada para establecer la acreditación de victorias, la comisión responsable de la asignación de la condecoración al valor más importante de Italia en tiempos de guerra, la *Medaglia d'Oro* (Medalla de Oro), volvió a examinar todos los informes de combate de los dos últimos años de combates. El resultado final de esta reevaluación fue la concesión de derribos individuales a muchos de aquellos pilotos a los que anteriormente se les reconocieron victorias compartidas.

Tras el Armisticio, las unidades de caza de la ANR adoptaron un sistema de reconocimiento de derribos basado en las líneas de la Luftwaffe, en las que los informes de combate y las declaraciones de los testigos eran analizados detenidamente, junto con el examen físico de los restos de cualquier avión que estuvieran disponibles.

A pesar de estos procedimientos tan estrictos, las investigaciones recientes han establecido que no se podían confirmar todas las victorias aéreas cuando se cruzaban con los informes de las fuerzas adversarias. Sin embargo, esto no es ninguna sorpresa y sólo sirve para confirmar la tendencia general de los pilotos de caza de todas las fuerzas aéreas, bajo cualquier bandera, a reclamar en exceso el número de derribos logrado en el fragor del combate.

LOS ASES

Hemos decidido que la mejor forma de agrupar a los ases dentro de este volumen es por el teatro de operaciones en el que reclamaron más derribos. El núcleo de este capítulo lo componen las biografías breves de los ases más notables y con más derribos; la selección ha quedado limitada exclusivamente por el espacio disponible.

El único as oficialmente reconocido que no fue piloto de la *Regia Aeronautica* fue el Aviere Scelto (posteriormente *aiutante di battaglia*) Pietro Bonannini, que prestó sus servicios como tirador a bordo de los hidroaviones Z.1007 y RS.14 de reconocimiento con la 170ª *Squadriglia*, 83º *Gruppo*. A Bonannini, que voló desde la base de hidroaviones de Augusta, en la costa oriental de Sicilia, durante toda la guerra del Mediterráneo, se le reconocieron ocho aviones derribados y dos probables.



de un número considerable de C.202 en C.205 mediante la sustitución del anterior motor Daimler-Benz DB 601 por un DB 605.

Cuando ya no se pudieron encontrar ni más piezas ni aviones y la falta de disponibilidad para el servicio comenzó a afectar seriamente a la operatividad de la *Aeronautica Co-Belligerante,* los aliados equiparon seis *gruppi* con bombarderos medios Martin Baltimore, con Bell P-39 Airacobras y con Supermarine Spitfire Mk V. La llegada de los nuevos equipos revigorizó por completo la Fuerza Aérea, ya que por fin los pilotos italianos se dieron cuenta de lo amplia que era la distancia tecnológica entre la industria aeronáutica local y sus equivalentes en Gran Bretaña y EE UU.

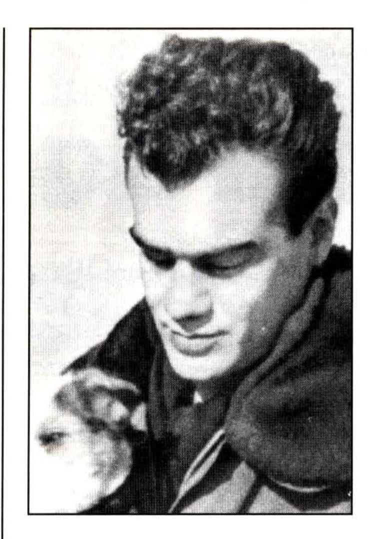
En la parte operativa, los aliados prohibieron con buen criterio a la *Aeronautica Co-Belligerante* que realizara operaciones sobre territorio italiano. La mayoría de los campos de aviación habían sido requisados para que los utilizaran en todos los casos las unidades de bombarderos y cazas anglo-estadounidenses, dejando a los pilotos italianos que se reunieran en el Sur, fundamentalmente en Lecce. También se pudieron encontrar grupos más pequeños de aviones útiles en Cerdeña, mientras que el *Reaggruppamento Idrovolanti* (Grupo de Hidroaviones) se dispersó por los amarraderos entre Taranto y Brindisi.

Con el espacio aéreo italiano operativamente prohibido, la *Aeronautica Co-Belligerante* partió para operar desde los campos de aviación situados en las recién liberadas zonas de los Balcanes. Consecuentemente, se realizaron más de 500 salidas de abastecimiento entre 1943 y 1944, dos tercios de las cuales fueron en apoyo de los partisanos yugoslavos; el resto fue como apoyo a las tropas italianas sobre el terreno que habían quedado aisladas en las zonas controladas por los alemanes tras el Armisticio.

El *Reaggruppamento Caccia,* mandado por el *tenente colonnello* Fanali, proporcionó los cazas de escolta para los aviones de transporte y también realizó con frecuencia misiones de ataque terrestre en los mismos límites de su radio de acción. Las unidades de la *Aeronautica Co-Belligerante* sufrieron dificultades extremas, especialmente durante los helados meses de invierno. En última instancia, la racionalización de los equipos de vuelo provocó ciertos recortes, incluida la inactividad obligada del 9º *Gruppo* (4º *Stormo)* durante el invierno de 1944-1945. Sin embargo, un grupo pequeño, pero bien organizado, de unidades sobrevivió hasta el Día de la Victoria en Europa y éste fue el que pasó a formar la base de la Fuerza Aérea italiana moderna.



Este G.55 fue utilizado por la *Squadriglia Complementare Montefusco-Bonet,* con base en Venaria Reale, en abril de 1944. El caza lleva la inscripción de su apodo justo por detrás de la hélice; Bonet murió en combate justo momentos después de derribar su último bombardero cuatrimotor (un B-17 del 2 BG) el 29 de marzo de 1944.



El *tenente* Mario Visintini fue el primer piloto de caza italiano de la II Guerra Mundial que consiguió notoriedad como as ya que sus hazañas con los CR.42 en África oriental tuvieron mucha difusión en Italia.

Visintini se presentó voluntario inmediatamente para el servicio en España y volando con la 25ª *Squadriglia* del XVI *Gruppo* "La Cucaracha" participó en varios enfrentamientos aéreos en los que derribó un I-16 el 5 de septiembre de 1938. Como resultado de su informe de guerra, a su regreso a Italia en noviembre de 1939 se le concedió un destino permanente en la *Regia Aeronautica*.

Se trasladó a la 412ª *Squadriglia,* equipada con los CR.42, en África oriental justo antes de la declaración de guerra de Italia; esta unidad disponía de un buen número de antiguos pilotos del 4º *Stormo*. Cuatro días después de que Italia entrara en la guerra el 10 de junio, las unidades de la RAF comenzaron las misiones de bombardeo contra blancos en Eritrea, y Visintini consiguió derribar un Vickers Wellesley (K7743, pilotado por el *Plt. Off.* Plunkett) del *Sqn.* 14. Reclamó un segundo el 3 de julio (L2652, pilotado por el *Flg. Off.* S. G. Soderholm).

Desgraciadamente, en los últimos días antes de la capitulación italiana en África oriental, desaparecieron los informes de la 412ª *Squadriglia*, lo que hace extremadamente difícil la reconstrucción de las 16 victorias atribuidas a Visintini durante la campaña. Se sabe que derribó al menos cinco Blenheim, algunos Wellesley más, y casi con seguridad tres Gladiator. Anotó más victorias durante los ataques de castigo contra los campos de aviación en Ghedaref, Gaz Regeb y Agordat y, según fuentes británicas, estas incursiones le costaron a la RAF y a la SAAF "decenas de aviones destruidos sobre el terreno".

Durante el ataque contra Gaz Regeb el 12 de diciembre de 1940, el CR.42 pilotado por el jefe de la 412ª *Squadriglia*, *capitano* Raffi, fue alcanzado por el fuego antiaéreo y tuvo que realizar un aterrizaje forzoso por detrás de las líneas enemigas. Visintini aterrizó cerca del lugar del choque, enterró su paracaídas y ayudó a Raffi a subir a bordo. Posteriormente, voló de vuelta a la base sentado en el regazo de su oficial al mando.

Ascendido a *capitano* gracias a su expediente operativo, Visintini perdió finalmente la vida el 11 de febrero de 1941, cuando su CR.42 se estrelló en la ladera del monte Nefasit, en Eritrea, por culpa de la mala situación climatológica. Buscaba a su fiel punto, *sergente* Baron, que se había visto obligado a descender brevemente por la misma situación climatológica.

Su temprana desaparición, su éxito innegable y la fascinación nacional que provocaban los combates en "los rincones más remotos" del imperio italiano fueron todos elementos que convirtieron a Visintini en una leyenda de su propia época.

La campaña en África oriental produjo otros ases aparte de Visintini, a saber, Luigi Baron (12 y 2 compartidos), Aroldo Soffritti (8), Carlo Canella (7), Alberto Veronese (6 y 2 compartidos), Antonio Giardinà (5 y 3 compartidos) y Enzo Omiccioli (5).

EL NORTE DE ÁFRICA

Teresio Martinoli

Teresio Vittorio Martinoli, que nació en Novara el 26 de marzo de 1917, demostró una intensa pasión por el vuelo a una temprana edad. Consiguió la licencia de piloto de planeadores en 1937 y al año siguiente pasó a la instrucción de vuelo en aviones con motor para conseguir un título normal. Cualificado de esta forma, Martinoli fue seleccionado para la *Regia*

También se debe mencionar en este punto al tirador Aviere Scelto (posteriormente *aiutante di battaglia)* Pietro Bonannini, que fue casi con toda seguridad el único as no piloto de Italia. Prestó sus servicios en los hidroaviones de reconocimiento (tanto el Cant Z.506 como el Fiat RS.14) y se le reconoció el derribo de ocho aviones enemigos confirmados y dos probables.

EL FRENTE GRECO-ALBANÉS

Giorgio Graffer

Junto con sus contemporáneos Mario Visintini y Luigi Baron, el *capitano* Giorgio Graffer fue uno de los primeros pilotos italianos en obtener cinco victorias aéreas durante la II Guerra Mundial.

Nacido en Trento el 14 de mayo de 1912, Graffer estuvo considerado como un estudiante brillante del curso *Leone* de la *Accademia Aeronautica* (Academia de la Fuerza Aérea). En el momento de la declaración de guerra de Italia, Graffer se encontraba al mando de la 365ª *Squadriglia,* 150º *Gruppo,* 53º *Stormo,* con base cerca de la frontera francesa. Él realizó la primera interceptación nocturna de un piloto de la *Regia Aeronautica* el 13/14 de agosto de 1940 cuando, pilotando un CR.42, abrió fuego contra un bombardero Whitley de la RAF que había sido enviado para atacar Turín. Cuando sus ametralladoras se encasquillaron, Graffer no dudó en arrollar al bombardero antes de lanzarse en paracaídas. El avión resultó gravemente dañado en el ataque y posteriormente se estrelló en el Canal de la Mancha cuando intentaba volver a su base.

Durante las primeras fases de la invasión de Grecia, Graffer derribó otros cuatro aviones, pero a su vez murió en combate sobre Delvinakion en un combate aéreo contra los Gladiator del *Sqn.* 80 el 28 de noviembre de 1940.

ÁFRICA ORIENTAL

Mario Visintini

Nacido en Istria el 26 de abril de 1913, el *capitano* Mario Visintini se convirtió en el piloto de caza más famoso de la campaña de África oriental.

Al finalizar su educación superior, solicitó entrar en la *Accademia Aeronautica,* pero no superó la revisión médica. Sin desanimarse, emprendió un curso de piloto civil en Taliedo, cerca de Milán, que le permitió ingresar en la *Regia Aeronautica* como *allievo ufficiale pilota di complemento* (alférez de complemento). Consiguió las *alas* militares en Grotaglie en septiembre de 1937 y fue destinado a la 91ª *Squadriglia,* 10º *Gruppo,* 4º *Stormo* en Gorizia.



El *tenente* Visintini posa con sus compañeros pilotos de la 412ª *Squadriglia* delante de un CR.42 con los distintivos adecuados en Barentu, Eritrea, a finales de 1940. Se trata, de izquierda a derecha, del *tenente* Cacciavillani, el *tenente* Visintini, el *sottotenente* D´Addetta, el *tenente* Di Pauli, el *capitano* Raffi y el *sottotenente* Levi. El emblema de esta *squadriglia* representaba un caballo rojo brincando, superpuesto sobre un mapa de África.

plares acababan de llegar a la *Aeronautica Co-Belligerante*. Así finalizó la vida de un piloto que es considerado como el mejor as de Italia de la II Guerra Mundial.

Franco Luchini

Nacido en Roma en la Nochebuena de 1914, Lucchini entró en el curso de alférez de la *Regia Aeronautica* de 1935 y consiguió *sus alas* al año siguiente. En 1937 se presentó voluntario para el servicio en España, donde se vio obligado a lanzarse en paracaídas en dos ocasiones después de chocar con cazas enemigos.

Tras su regreso a Italia, Lucchini fue asignado al 4º *Stormo* con base en el campo de aviación T2 en las afueras del puerto libanés de Tobruk. Pilotando los CR.42 con la 90ª *Squadriglia* del 10º *Gruppo* bajo el mando del *capitano* Maggini, en su presentación operativa con esta unidad, el 14 de junio de 1940, se produjo la primera reclamación de un derribo del *stormo*. Compartido por Maggini, el *tenente* Guiducci, el *sergente* Ceoletta y Lucchini, su víctima fue un Gladiator de la RAF.

Exactamente una semana después, mientras realizaba una misión de escolta rutinaria, Lucchini se enfrentó al enemigo una vez más, aunque esta vez su presa fue un hidroavión Sunderland I, mucho más grande y bien armado, del *Sqn.* 230. El Sunderland, que realizaba una misión de reconocimiento armado sobre Tobruk, fue interceptado inicialmente al amanecer por dos pilotos. A continuación, fue atacado por el *sergente* Steppi de la 84ª *Squadriglia* y finalmente por Lucchini, que realizó su ataque en dirección a casa, lo que obligó al hidroavión a aterrizar en el puerto de Bardia, donde la tripulación fue capturada.

Este Sunderland fue la primera victoria de Lucchini de la II Guerra Mundial y al final de su primer periodo de servicio africano había añadido dos victorias más a su total en la forma de un Gladiator y un Hurricane. A comienzos de 1941, el 4º *Stormo* recibió los C.200 y se trasladó a Sicilia para tomar parte en los ataques contra Malta. Durante una feroz campaña de combates, Lucchini demostró una vez más su talento como tirador y como jefe decidido, y entre junio y septiembre añadió otros cuatro Hurricane a su total.

El segundo mejor as de Italia de la II Guerra Mundial fue el *capitano* Franco Lucchini, al que se puede ver aquí posando con su C.202 cuando era el oficial al mando de la 84ª *Squadriglia*.



Para Lucchini esta campaña tuvo un final abrupto cuando realizó un aterrizaje forzoso en la isla de Ustica. Sufrió heridas graves en la cara y en uno de los brazos y tuvo que soportar un prolongado periodo de convalecencia.

En el otoño de 1941, el 4º *Stormo* se equipó con los C.202, y Lucchini, completamente recuperado, utilizó en muchas ocasiones el moderno caza de Macchi. El 1 de diciembre asumió el mando de la 84ª *Squadriglia* y a comienzos de abril volvió a Sicilia al mando de su unidad para realizar misiones de escolta de bombarderos a Malta; durante esta nueva campaña derribó dos Spitfire el 5 y el 15 de mayo respectivamente.

El 4º *Stormo* fue enviado completo al norte de África a finales de mayo y llegó a tiempo para participar en la ofensiva veraniega de Rommel. Siempre en el mismo centro de la acción, Lucchini reclamó nueve aviones (cuatro Kittyhawk, dos Spitfire, dos Hurricane y un Boston) entre el



El *as de ases* italiano durante la II Guerra Mundial fue el *sergente maggiore* Martinoli, al que se puede ver aquí en el extremo derecho de esta instantánea de grupo de los pilotos del 9º *Gruppo*.

Aeronautica cuando Italia movilizó sus fuerzas, emprendió un curso de vuelo en Ghedi y finalizó como *sergente pilota*.

Inicialmente fue asignado a la 366ª *Squadriglia,* 151º *Gruppo,* 53º *Stormo,* pero justo antes de la entrada de Italia en la II Guerra Mundial, fue trasladado a Trapani, en Sicilia, para prestar sus servicios con la 384ª *Squadriglia,* 157º *Gruppo*.

Al igual que la mayoría de sus contemporáneos, Martinoli comenzó la guerra pilotando los CR.42 y utilizó este caza de Fiat para reclamar su primera victoria, un bombardero que derribó sobre Túnez el 13 de junio de 1940. La segunda reclamación de Martinoli adoptó la forma de un Gladiator al que derribó el 13 de octubre mientras escoltaba a un bombardero S.79 sobre Marsa Matruh. Su tercera, y última victoria en su primer periodo de servicio africano, la consiguió después de haber sido trasladado al 4º *Stormo,* y en ella Martinoli reclamó un Blenheim que cayó en la zona de Bardia el 5 de enero de 1941.

Aquel otoño aumentó drásticamente su registro cuando el 9º *Gruppo,* al que pertenecía, se actualizó con los C.202. Realizando misiones de caza libre desde la base siciliana de Comiso sobre Malta, Martinoli reclamó tres Hurricane y un Blenheim derribados en dos sólidos meses de acción.

En la primavera llegaron a la sitiada isla los primeros Spitfire, y los pilotos de los C.202 se vieron envueltos en feroces combates aéreos mientras protegían a los bombarderos Z.1007 y S.84 de los cazas aliados. A Martinoli se le reconoció el derribo individual de tres Spitfire (además de un cuarto probable) entre el 4 y el 16 de mayo.

A finales de aquel mismo mes, el *stormo* completo regresó a África para participar en la gran ofensiva de Rommel. Los ases del *Cuarto* (Lucchini, Ferrulli, Giannella, Veronesi, Malvezzi, Reiner, Annoni y Barcaro, junto con Martinoli) reclamaron la mayor parte de sus victorias durante este periodo de casi constante retirada para los aliados.

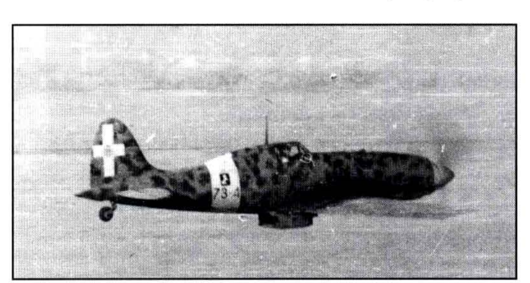
Entre el 29 de mayo y el 9 de octubre de 1942, a Martinoli se le reconoció el derribo de ocho aviones en el aire (seis P-40 y dos Spitfire) y en la víspera del contraataque británico (23 de octubre) derribó otro avión monomotor sobre El Daba, probablemente un Kittyhawk del *Sqn.* 260.

Al año siguiente Martinoli compartió el derribo de un P-38 y un B-17 mientras defendía su patria. Su última víctima aliada fue un Spitfire derribado el 15 de agosto.

Sin embargo, éste no fue el final de la carrera de combate de Martinoli, ya que junto con la mayoría de sus colegas del 4º *Stormo* pasó a formar parte de *la Aeronautica Co-Belligerante* después del Armisticio. Esto le dio la oportunidad de derribar a un antiguo aliado en la forma de un Ju 52/3m de la Luftwaffe sobre Podgorica, en Yugoslavia, después de un combate aéreo con dos Bf 109 de escolta.

Con 276 misiones de combate en su haber, Martinoli perdió finalmente la vida el 25 de agosto de 1944 durante un accidente de instrucción mientras se transformaba de los C.205V a los P-39 Airacobra, algunos de cuyos ejem-

El C.202 (MM7764) "73-4" fue el aparato habitual de Martinoli durante gran parte de su segundo periodo de operaciones en el Norte de África en 1942. Se puede ver al as en una patrulla desde Abu Haggag a los mandos de este caza sobre el habitual desierto llano egipcio en septiembre de aquel año.





El 24 de octubre de 1942, Lucchini despegó apresuradamente en una alarma desde Fuka con este C.202 (MM7919 "84-12") para interceptar a una gran formación de la Fuerza Aérea del desierto que volaba en apoyo de la fase inicial de la batalla de El Alamein. Después de compartir el derribo de un Kittyhawk y un Mitchell con el *tenente* Francesco De Seta y con el *tenente* Paolo Berti, Lucchini se vio obligado a realizar un aterrizaje forzoso con su Macchi dañado en combate. Él resultó gravemente herido en esta acción y fue posteriormente enviado en barco a Italia para recuperarse.

Esta *squadriglia*, probablemente la más famosa de todas las unidades de caza de la *Regia Aeronautica*, fue designada igual que el mejor as de Italia de la I Guerra Mundial, *maggiore* Francesco Baracca. Durante la II Guerra Mundial, hasta 16 de los pilotos de esta unidad murieron en acción y al sobrevivir pocos veteranos de la 91ª *Squadriglia* a sus numerosas campañas, los informes de combate de esta unidad son difíciles de encontrar. Esta falta de información se acrecienta aún más por la casi total destrucción de los informes oficiales de la unidad durante la guerra.

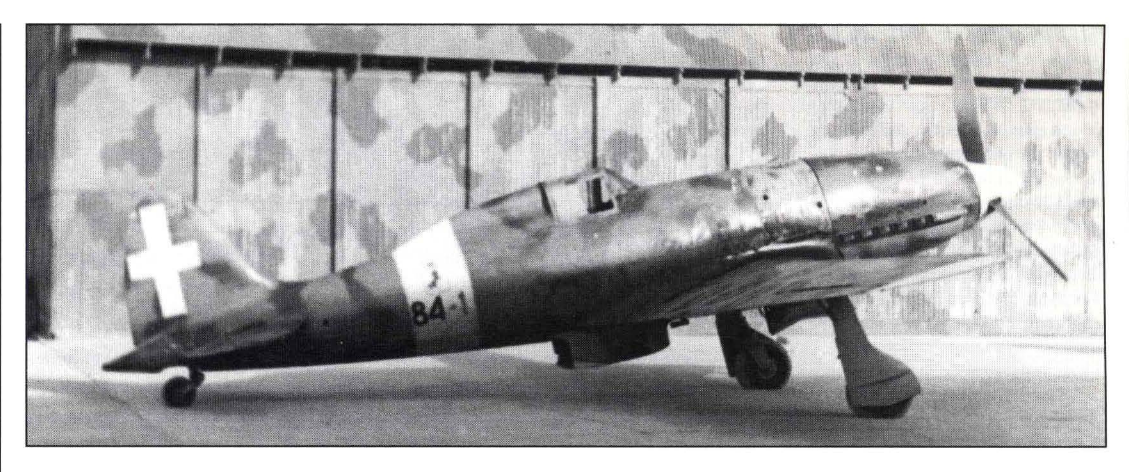
Ferrulli nació en Brindisi el 1 de enero de 1918. Entró en la Fuerza Aérea en 1935 y consiguió *sus alas* como *sergente pilota* en mayo de 1936. Sus destrezas como piloto le fueron reconocidas con un destino en el 4º *Stormo,* donde él se ofreció voluntario inmediatamente para el servicio en España.

Posteriormente, se convirtió en uno de los pocos pilotos dentro de la *Regia Aeronautica* que se actualizó con los C.200, aunque la predilección de sus colegas por los obsoletos CR.42 hizo que el 4º *Stormo* entrara en la II Guerra Mundial pilotando todavía estos cazas biplanos. Ferrulli aprovechó al máximo su experiencia en la guerra española durante su primer periodo de servicio en el norte de África y reclamó seis Hurricane y un Blenheim.

Anotó un solitario derribo mientras pilotaba un C.200 hacia Malta desde Sicilia y reclamó un Hurricane el 4 de julio de 1941. A finales de año, el 4º *Stormo* recibió los C.202 y en mayo de 1942 fue enviado al norte de África nuevamente para apoyar la ofensiva del Eje. Durante los cinco meses siguientes, Ferrulli derribó ocho P-40 y un Spitfire, y a su regreso a Italia, en diciembre, fue ascendido a *sottotenente.*



El *sottotenente* Leonardo Ferrulli (al que se ve aquí como *sergente maggiore)* fue fotografiado delante de su CR.42 durante su primer periodo de servicio en el norte de África con el 4º *Stormo* en 1940. Reclamó seis Hurricane y un Blenheim durante la fase inicial de la guerra del desierto.



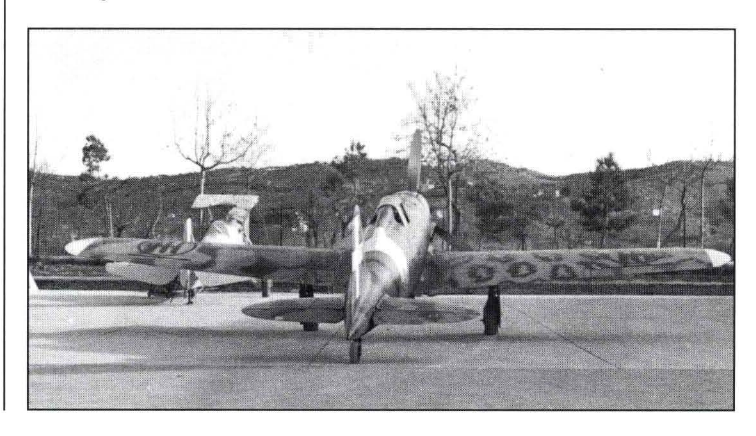
Este C.202 de la *Serie III* (MM7720), que lleva el tradicional código "1" propio de los aviones de los jefes de *squadriglia*, fue utilizado por Lucchini durante el periodo de servicio de la 84ª *Squadriglia* en el norte de África en 1942.

4 de junio y el 3 de septiembre de 1942, y compartió más de una docena de victorias. El 20 de octubre consiguió otra victoria individual contra un P-40, pero cuatro días después fue derribado y resultó gravemente herido. Enviado a casa en situación crítica en un buque hospital, el desgastado *stormo* de Lucchini le siguió de vuelta a Italia dos meses más tarde.

En la primavera de 1943, tanto Lucchini como el 4º *Stormo* estaban otra vez de vuelta en el frente. En junio asumió el mando del 10º *Gruppo,* con base en Sicilia en diversos campos de aviación en torno a Catania. Superados en número cada vez que mandaba su unidad al combate, Lucchini obtuvo su última victoria el 5 de julio, cuando derribó uno de los Spitfire que proporcionaban la escolta de caza a los B-17 de la USAAF del 99 Grupo de Bombardeo (BG), que había sido enviado a bombardear Gerbini. Momentos después de derribar a su enemigo, Lucchini se encontró bajo el letal fuego cruzado de la formación de bombarderos y justo delante de su aterrorizado punto, *tenente* Bertolaso, el C.202 del as cayó hacia tierra fuera de control. Dos días después se localizó el cuerpo de Lucchini, todavía atrapado entre los restos de su avión.

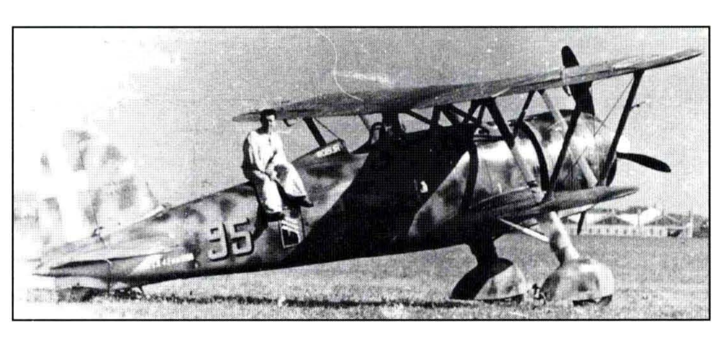
Leonardo Ferrulli

De los ases italianos importantes, Leonardo Ferrulli es sin duda alguna el menos conocido. Esto es atribuible en parte a su carácter sencillo y también a la historia de su unidad, la 91ª *Squadriglia* del 10º *Gruppo* del 4º *Stormo,* que disfrutó de un gran éxito, pero que también sufrió muchas bajas.



Sin embargo, esta instantánea trasera del C.202 "84-1" revela que el MM7720 no sobrevivió totalmente ileso a su año en el frente; el ala izquierda del avión es de un aparato de una fase posterior de producción, de ahí el camuflaje con manchas en forma de *anillos de humo*.

7 de noviembre. Irónicamente, tras haber sobrevivido a incontables misiones de combate, resultó herido en un accidente de automóvil el 19 de noviembre y fue enviado a casa en un buque hospital.



El *sottotenente* Franco Bordoni Bisleri, apoyado en el fuselaje de su CR.42 (MM5688 "95-9"), pilotó este avión desde Mirafiori durante las semanas inmediatamente posteriores a la declaración de guerra italiana. Destaca que tiene su apoyo (*ROBUR*) pintado en el apoyacabeza del caza.

Tras un largo periodo de convalecencia, Bordoni Bisleri volvió al servicio activo con el 3º *Stormo* en Cerveteri en junio de 1943. Esta unidad, que utilizaba el C.205V Veltro más rápido y mejor armado, recibió la misión de defender el centro de Italia, y Roma en particular. Consiguientemente, Bordoni Bisleri añadió seis B-17 y un B-26 a su total durante las incesantes interceptaciones entre el 30 de julio y el 5 de septiembre, y junto con su colega *Gigi* Gorrini se convirtió sin duda alguna en el héroe de la última campaña de la *Regia Aeronautica*.

El Armisticio del 8 de septiembre terminó con su carrera y, junto con Gorrini, fue el mejor as italiano (19 victorias) que sobrevivió a la guerra. Después de la guerra regresó a su negocio familiar y dedicó su vida a las carreras de coches deportivos, una afición que le reportó varios títulos, incluido el campeonato italiano en la categoría de coches deportivos en 1953.

Bordoni Bisleri perdió la vida en un accidente con un aeroplano ligero el 15 de septiembre de 1975, cuando su SIAI Marchetti F.260 monomotor se estrelló contra el monte Anchetta, cerca de Chiavari, en Liguria, debido al mal tiempo. Con él se encontraban su hijo de 10 años, Francesco, y su amigo Gianni Allegri. El as volvía a casa desde Roma tras una audiencia con Su Santidad el Papa Pablo VI con ocasión de una conmemoración de paracaidistas organizada por el Aeroclub de Milán, del cual era él el presidente.

Giorgio Solaroli di Briona

Giorgio Solaroli, marqués de Briona, entró en la *Regia Aeronautica* debido a la rica tradición militar dentro de su familia.

Nacido en Turín el 17 de julio de 1918, Solaroli solicitó el ingreso en la *Accademia Aeronautica* de Caserta tan pronto como finalizó la universidad y fue inscrito en el curso *Sparviero*. Tras finalizar en julio de 1940, recibió la graduación de *sottotenente pilota* y fue enviado a Castiglione del Lago para la instrucción de caza. A continuación, pasó a formar parte de la 95ª *Squadriglia,* 18º *Gruppo,* 3º *Stormo*, que posteriormente se trasladó a Bélgica para participar en la expedición del CAI.

Al regresar a casa, Solaroli se trasladó al 23º *Gruppo* del 3º *Stormo,* y entró en acción sobre Malta con esta unidad en marzo de 1941. Allí, disfrutó de la primera prueba del mando al frente de la 377ª *Squadriglia Autonoma*, que había recibido la misión de probar en combate el nuevo caza Re.2000.

Volvió a la 74ª *Squadriglia* en 1942 y se trasladó a Abu Haggag, en Libia, con esta unidad (que por entonces utilizaba los C.202) en julio para tomar parte en la ofensiva del verano. El 4 de septiembre, durante una patrulla rutinaria sobre el frente a unos 4.000 metros, su escuadrilla se encontró con una formación de Boston, fuertemente escoltada por los P-40. El diario de Solaroli registró la acción que se entabló:

Ferrulli murió después de saltar en paracaídas de su gravemente dañado C.202. Iba demasiado bajo y su paracaídas no llegó a abrirse antes de que chocara contra el suelo cerca de Scordia.

Franco Bordoni Bisleri

Franco Bordoni Bisleri vio la carrera en la *Regia Aeronautica* como una forma de impulsar sus aspiraciones deportivas. Heredero de un negocio familiar establecido que era especialmente famoso en toda Italia en aquella época por su licor Ferro-China Bisleri, el joven Franco se sintió atraído hacia el vuelo por el reclamo de la velocidad.

Nacido en Milán el 10 de enero de 1913, Bisleri demostró ser un conductor de coches de carreras con talento. Inicialmente rechazado por la *Regia Aeronautica* debido a un problema nasal menor, siguió intentando la carrera de vuelo mediante la obtención de una licencia de piloto privado. Finalmente consiguió entrar en el servicio en 1937 como *sottotenente pilota* provisional.

Participó en la campaña del frente del Canal de la Mancha en 1940 con el *Corpo Aereo Italiano* en Bélgica. Allí descubrió que su CR.42 era superado en todos los aspectos, excepto en la maniobrabilidad, por los Hurricane y los Spitfire de la RAF.

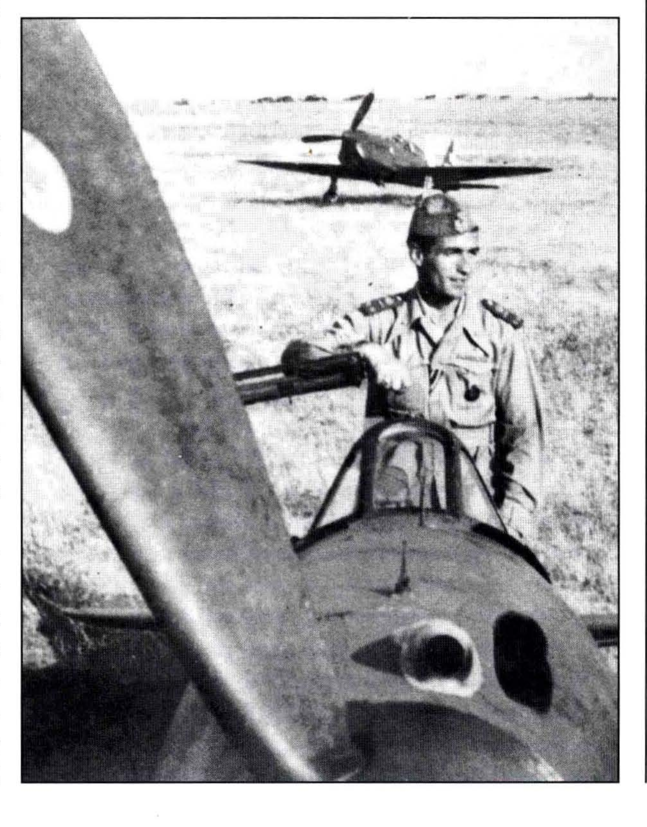
A su regreso a Italia en enero de 1941, el 18º *Gruppo* fue enviado al norte de África. Las amplias y áridas extensiones del desierto se adaptaban mejor a la disposición de la cabina abierta del biplano de Fiat, que no había ofrecido a sus pilotos ningún tipo de protección en las frías y húmedas condiciones que se encontraron habitualmente en el norte de Europa.

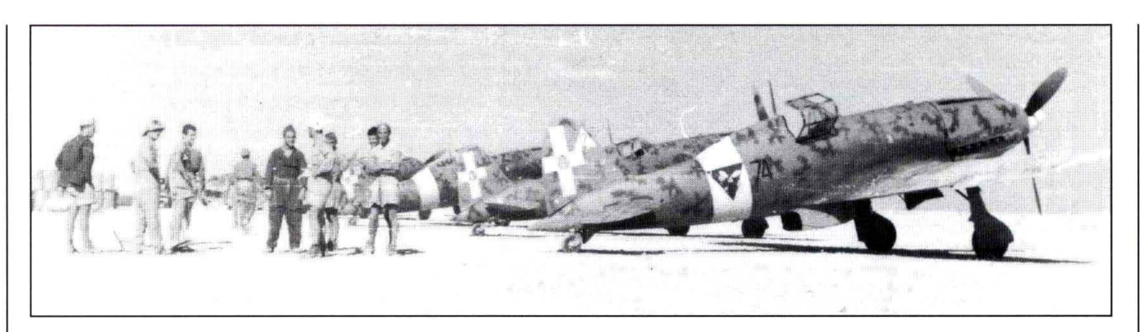
Bordoni Bisleri consiguió su primer derribo el 10 de marzo de 1941, cuando reclamó un Blenheim 100 kilómetros al este de Benghazi. Según algunos informes, compartió este bombardero de la RAF con el *maresciallo* Longhi.

El primer periodo de servicio africano de Bordoni Bisleri finalizó con dos victorias en abril (un Hurricane el día 14 y un Blenheim el día 17, este último se vio obligado a descender 40 kilómetros al este de Derna) y dos más en junio (dos Blenheim el día 2 en las proximidades de Benghazi), tras lo cual fue ascendido a *tenente*. A su regreso a Italia en agosto, el 18º *Gruppo* se reequipó inicialmente con los G.50, aunque éstos habían sido sustituidos por los C.200 en el momento en que fue trasladado a Grecia, donde esta unidad no logró enfrentarse a ningún avión enemigo.

En julio de 1942, el 18º *Gruppo* volvió al norte de África como parte del 3º *Stormo* para apoyar la última ofensiva del Eje, con la concentración de esta unidad en la realización de misiones de ataque terrestre. A pesar de este cambio de función, Bordoni Bisleri todavía consiguió demostrar su destreza como piloto de caza al derribar seis P-40 y un Boston entre el 20 de octubre y el

En julio de 1943, el *tenente* Bordoni Bisleri pilotó un C.205V desde Cerveteri y disfrutó de un gran éxito con el caza de Macchi, con el que se apuntó siete bombarderos derribados. Estacionado por detrás de él hay un poco frecuente caza SAI Ambrosini SAI.207 también asignado al 3º *Stormo*.





Se puede ver a los aviones y al personal del 3º *Stormo* entre salida y salida en Abu Haggag en el otoño de 1942. El C.202 más próximo a la cámara ("74-2") fue pilotado frecuentemente por Solaroli durante este periodo de intensas acciones en el norte de África. Contrariamente a la práctica habitual, el código numérico individual "2" del avión estaba pintado sobre el plano de deriva dentro de un triángulo blanco en lugar de estar situado por detrás de la banda del fuselaje.

Esta breve prueba del vuelo de combate aumentó la pasión de Malvezzi por la vida en la Fuerza Aérea y a su regreso a Italia decidió emprender un curso en la academia de la guerra del aire en Florencia para asegurarse un destino permanente. Tras la finalización del curso fue destinado a la academia de vuelo de Foligno como instructor antes de volver a la 85ª *Squadriglia*.

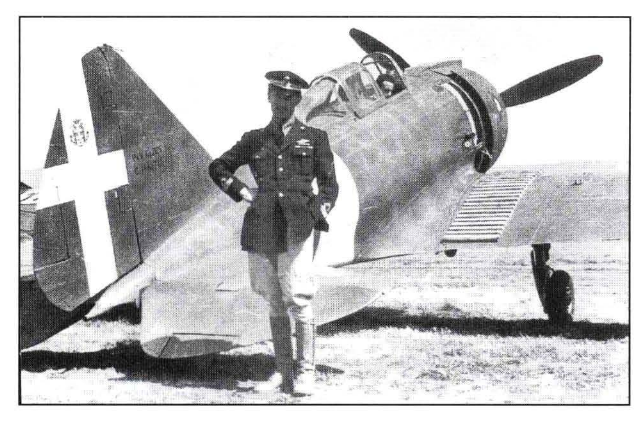
Justo antes del estallido de la guerra, Malvezzi fue seleccionado para convertirse en piloto de los bombarderos de vuelo en picado, o *Picchiatello,* como se les apodó en Italia. La instrucción incluía la estancia en la academia de bombardeo en picado de la Luftwaffe en Graz, donde él aprendió a pilotar el Junkers Ju 87 Stuka. Tras un breve e intenso curso, fue uno de los primeros pilotos autorizados para pilotar los Ju 87B-2 y R-2 que habían sido enviados al 96º *Gruppo Autonomo Bombardamento a Tuffo* (Grupo Independiente de Bombarderos de Vuelo en Picado).

Tras asumir el mando provisional de la 236ª *Squadriglia,* el *tenente* Malvezzi entró por vez primera en acción en septiembre de 1940, cuando los Stuka italianos atacaron blancos navales y terrestres alrededor de Malta. A continuación, mandó la *squadriglia* en combate sobre el frente griego entre octubre de 1940 y comienzos de enero de 1941, antes de trasladarse a Castelbenito. Tras realizar numerosas salidas contra las embarcaciones de la Royal Navy en las proximidades de la costa del norte de África, Malvezzi consiguió alcanzar al crucero HMS *Southampton* con bombas de 228 kg el 10 de enero de 1941.

A continuación se desarrolló otro ciclo importante de operaciones contra el puerto de Tobruk, y el 11 de abril el Stuka de Malvezzi fue alcanzado por el fuego antiaéreo durante un ataque en formación. Realizó un aterrizaje forzoso muy corto, debido a los daños recibidos por el motor del Stuka, aunque el piloto sólo sufrió heridas leves. Dos días después realizó su última salida de bombardeo en picado. En su diario de vuelo se puede leer: "Ataque de bombardeo en picado contra buques que navegaban por Tobruk. Una embarcación alcanzada".

A su regreso a casa de permiso, Malvezzi obtuvo autorización para volver a la comunidad de los cazas y el 28 de julio de 1941 fue trasladado a la 96ª *Squadriglia*, 9º *Gruppo*, 4º *Stormo*, que se estaba actualizando con los C.202 en aquel momento. Este antiguo piloto de los Stuka se entusiasmó con su nuevo aparato y recordaba cómo "era el señor del cielo hasta los 7.000 metros; por encima, el Spitfire tenía ventaja".

El 22 de noviembre Malvezzi consiguió sus primeros derribos cuando reclamó una pareja de Hurricane sobre Malta. Al día siguiente, la unidad se trasladó a Libia para un corto pero intenso ciclo de operaciones. Justo en su primer día de combate (26 de noviembre) como piloto de caza en



El *tenente* Giorgio Solaroli di Briona posa junto a un Re.2000 de la 377ª *Squadriglia Autonoma* en Sicilia en el otoño de 1941. Este futuro as realizó tres peligrosas misiones de cazabombarderos con el Reggiane por la noche sobre Malta, en noviembre y diciembre de aquel año.

"Mi punto, el *sergente maggiore* Mantelli, y yo descendimos hacia el flanco izquierdo de la escolta. Inmediatamente comencé a disparar contra un P-40 que llenaba mi alza de mira. No hubo ninguna reacción en absoluto del piloto inglés, tanto que llegué hasta unos pocos metros antes de ver cómo explotaba, viraba sobre la espalda y se estrellaba en el suelo." Pero el combate estaba lejos de haber terminado ya que el caza de Solaroli había sido alcanzado por numerosos proyectiles disparados por el *Sgt.* N. D. Stebbings desde su Kittyhawk, del *Sqn.* 260. Solaroli decidió no abandonar el avión y en lugar de esto intentó llegar a territorio propio antes de realizar un aterrizaje forzoso. Tras salir por sus propios medios del caza, el as comenzó a andar con dificultades hacia el oeste en busca de ayuda:

"Finalmente, vi a tres hombres que agitaban las manos en mi dirección, indicándome que no me moviera mientras avanzaban cuidadosamente hacia mí. Me explicaron que había aterrizado en un campo de minas; debió de ser pura suerte el que no hiciera explotar todo aquel lugar."

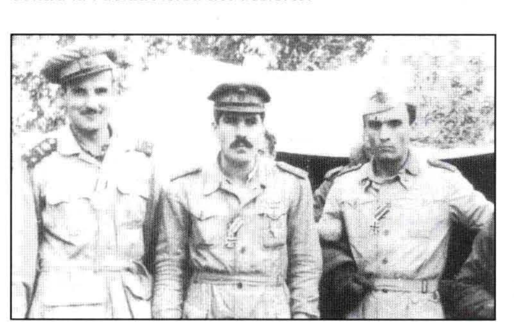
Solaroli se volvió a unir a su unidad tras un mes en un hospital de campaña en Libia y celebró su regreso el 20 de octubre compartiendo el derribo de dos P-40 con el *sergente* Mandolesi y el *capitano* Pinna. Uno de los pilotos aliados que se declaró desaparecido aquel día fue el *Sgt.* Stebbings, del *Sqn.* 260.

Ascendido a *capitano* en otoño, Solaroli asumió el mando de la 95ª *Squadriglia* del 18 *Gruppo* el 3 de diciembre. A pesar de combatir en acciones constantes en la retaguardia, Solaroli consiguió reclamar dos Spitfire, un P-38 y un B-26 entre el 8 de enero y el 23 de marzo. Prácticamente privado de aviones, a continuación el *stormo* regresó a casa para reequiparse como preparativo de la invasión de Italia.

La unidad de Solaroli fue una de las que recibieron la responsabilidad directa de la defensa de Roma y en las dos últimas semanas de combates él añadió cuatro P-38 a su total final; el último de ellos se le reconoció el 3 de septiembre, sólo cinco días antes del Armisticio.

Después de la guerra, Solaroli se dedicó a gestionar el negocio familiar agrícola y durante muchos años presidió el Aeroclub de Turín. Finalmente, este gran as murió en 1996.

Sólo el *tenente* Solaroli parece tener ganas de sonreír a la cámara en El Hamma, en Túnez, después de recibir su Cruz de Hierro, segunda clase, el 11 de febrero de 1943. Hay que reconocer que ni él ni sus compañeros pilotos del 3º *Stormo*, *tenente* Specker y *capitano* Claudio Solaro (10 derribos) tenían mucho de lo que alegrarse, ya que habían combatido en vano para proteger a las fuerzas del eje en retirada contra la Fuerza Aérea del desierto.



Fernando Malvezzi

Nacido en Noceto, en la provincia de Parma, el 22 de octubre de 1912, Fernando Malvezzi mostró un carácter fuerte, impulsivo y entusiasta desde temprana edad. Al gustarle más los deportes que el trabajo académico, abandonó sus estudios de Medicina en la universidad como respuesta a una convocatoria de solicitudes para oficiales pilotos dentro de la *Regia Aeronautica*. Tras conseguir *sus alas* en diciembre de 1935, Malvezzi prestó sus servicios inicialmente en la 85ª *Squadriglia* del 3º *Stormo*. Tras trasladarse a la 116ª *Squadriglia*, donde pilotó aviones de reconocimiento, participó en la campaña de Etiopía.

po, 4º *Stormo,* equipada con los CR.42, y a finales de junio de 1940 se trasladó con esta unidad a Sicilia para participar en los primeros ataques contra Malta. Al mes siguiente este *stormo* se trasladó al norte de África, donde Reiner consiguió sus dos primeros derribos.

La primera de estas victorias la reclamó durante una patrulla rutinaria de reconocimiento armado a lo largo del frente aliado en la tarde del 12 de octubre de 1940; Reiner acompañaba a su jefe de *gruppo*, el famoso *maggiore* Ernesto Botto. Este último había vuelto al servicio activo a pesar de haber perdido la pierna derecha como resultado de una herida que sufrió en combate en España exactamente tres años antes. Su apodo era *Gamba di Ferro* (Pierna de Hierro).

Tras haber finalizado la patrulla sin incidentes, los dos pilotos se aproximaban a su base de El Adem cuando localizaron tres Blenheim que se preparaban para bombardear el campo de aviación. Inmediatamente atacaron. Tras un prolongado enfrentamiento, a Reiner se le reconocieron dos bombarderos derribados y a Botto uno. Sin embargo, los informes de la RAF no confirman estas reclamaciones, señalando que los tres Blenheim del *Sqn.* 55 regresaron a la base con "daños de combate".

El *stormo* fue enviado de vuelta a Italia el día de Navidad de 1940 para comenzar su reequipamiento con los C.200. Antes de que Reiner volviera a entrar en combate con los Macchi, fue trasladado al *Centro Sperimentale* (Centro Experimental de Pruebas) en Guidonia, donde se probaban los nuevos prototipos. Tras permanecer allí más de un año, participó muy activamente en las pruebas de lanzamiento de catapulta del Re.2000 desde buques.

En julio de 1942, Reiner volvió a asumir el mando de la 73ª *Squadriglia,* que había estado apoyando la renovada campaña del Eje en el norte de África desde finales de mayo. Durante el transcurso de su segundo periodo de servicio derribó siete aviones (cuatro Spitfire, un P-40, un Boston y un Wellington) en un espacio de seis meses. En enero de 1943 la 73ª *Squadriglia* volvió a entrar en acción sobre Sicilia en junio volando desde Trípoli. Reiner, ascendido a *capitano,* reclamó un P-38 el 13 de julio, lo cual elevó su total a 10 derribos individuales, ocho probables y tres destruidos sobre el terreno.

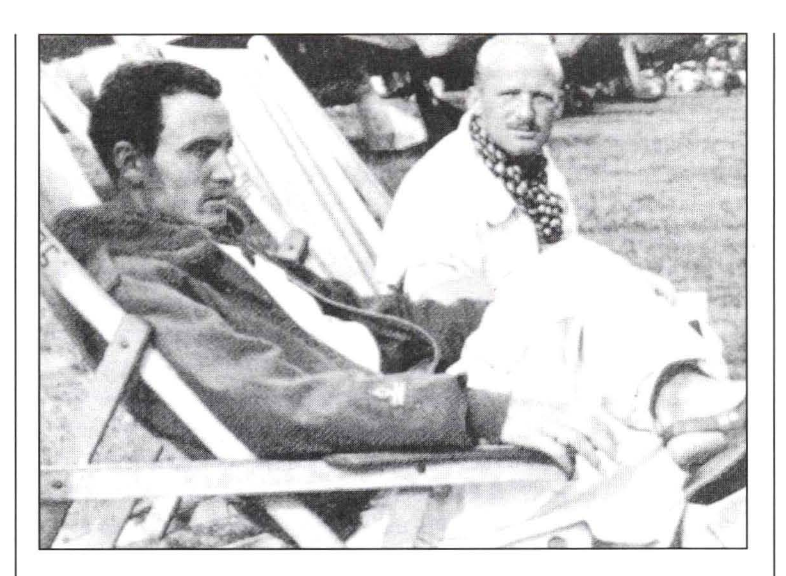
Tras el Armisticio, compartió la suerte del 4º *Stormo* dentro de la *Aeronautica Co-Belligerante* y entró en acción en los Balcanes. Finalmente, alcanzó la graduación de *maggiore* gracias a sus servicios en la guerra y dejó la Fuerza Aérea en 1949. Hasta la fecha sigue trabajando como ingeniero en Como y regularmente vuela con el aeroclub local.

El *tenente* Giulio Reiner, jefe de la 73ª *Squadriglia* (9º *Gruppo*, 4º *Stormo)* posa de forma taciturna para una instantánea junto a su C.202 en Castelbenito a comienzos de enero de 1943.



Carlo Maurizio Ruspoli de Poggio Suasa

La mejor descripción de Carlo Ruspoli, Príncipe de Poggio Suasa y heredero de un antiguo título nobiliario a través de su familia romana, puede ser la de un auténtico "oficial y caballero". Nacido en Oberhofen el 25 de agosto de 1906, Ruspoli entró en un regimiento de caballería de acuerdo con su larga tradición familiar. Sin embargo, en 1936 consiguió la licencia de piloto en Cameri y solicitó el traslado a la Fuerza Aérea, aprovechando la petición de la *Regia Aeronautica* de personal de otros ejércitos de las Fuerzas Armadas.



El 9º *Gruppo* tuvo suerte de disfrutar de oficiales al mando de la calidad del *tenente* Emanuele Annoni (izquierda) y el *tenente* Fernando Malvezzi al mando de sus *squadriglie*, durante la fase crítica de la campaña del norte de África entre junio y noviembre de 1942. Ambos mostraron grandes excesos temperamentales; Malvezzi era impulsivo, extrovertido y extremadamente confiado, mientras que *Ele* Annoni, al que apodaron *Il Cardinale* (El cardenal), tenía una personalidad autoritaria, tranquila y desenvuelta. Annoni reclamó nueve derribos durante el conflicto y Malvezzi, 10.

este teatro de operaciones, a Malvezzi se le reconoció un P-40, seguido de otro sobre Bir el Gobi el 1 de diciembre. Tres semanas después su unidad regresó a Italia para reabastecer su reserva de cazas.

En abril el 9º *Gruppo* fue trasladado a Sicilia para participar en otra campaña más del Eje contra Malta, aunque volvió a Trípoli al mes siguiente. La unidad se trasladó muy al este hasta Fuka, en Egipto, a finales de junio de 1942.

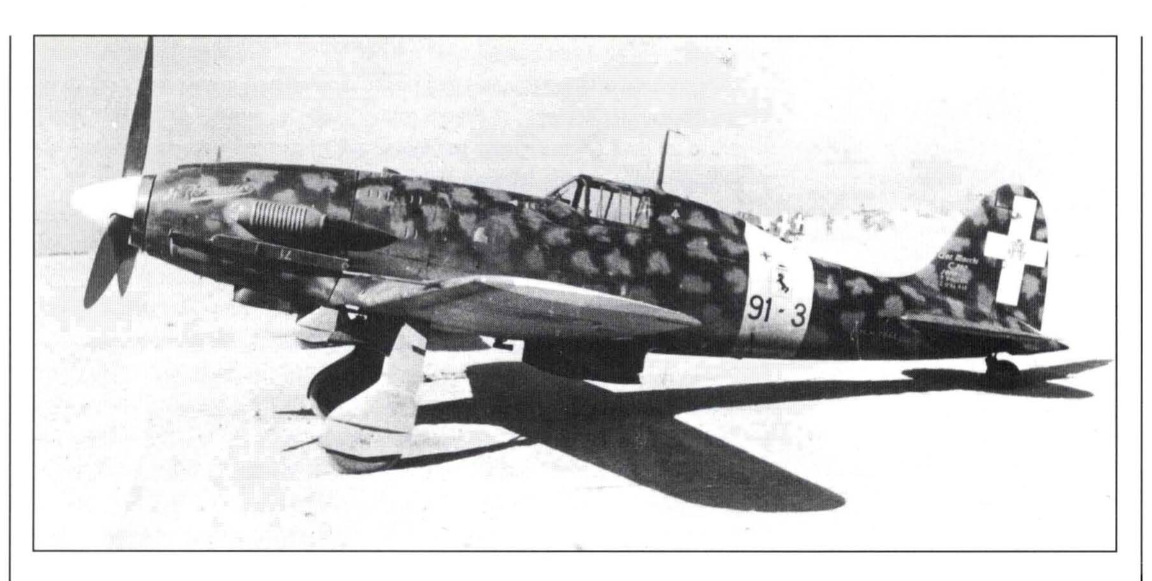
Ascendido a *capitano* en aquel periodo, Malvezzi asumió el mando de la 97ª *Squadriglia*, y entre el 8 de junio y el 20 de octubre derribó cuatro P-40, un Maryland y un Spitfire, con lo que elevaba su total de derribos individuales a 10.

Durante el último de estos tres enfrentamientos victoriosos, su motor fue alcanzado y ello le obligó a realizar un aterrizaje forzoso en la playa de El Alamein. Al sufrir graves heridas faciales durante el aterrizaje forzoso, Malvezzi fue enviado de vuelta a Italia para recuperarse, aunque regresó a su unidad ya en diciembre. Un mes después, el 4º *Stormo* abandonó el territorio africano definitivamente y a continuación este as entró en acción sobre Sicilia en junio de 1943. Tras realizar la evacuación a Italia una vez más a mediados de julio, Malvezzi contrajo la malaria, lo cual le obligó a abandonar su *stormo*.

Tras ingresar en la ANR después del Armisticio, asumió el mando del IIIº *Gruppo Caccia*, pero esta unidad nunca entró en acción: su instrucción con el Bf 109 finalizó justo cuando la guerra llegó a su fin. En los años posteriores a la guerra, Malvezzi estableció un fructífero negocio de camiones que sigue dirigiendo hoy en día, aunque todavía le queda tiempo para pilotar su SIAI Marchetti 260 con el Aeroclub de Parma.

Giulio Reiner

Guilio Reiner nació en Como el 12 de abril de 1915. Un estudiante aplicado y un atleta entusiasta, en el momento en que obtuvo su título en 1935 ya estaba en posesión de una licencia de piloto privado del Aeroclub de Como. A continuación se ofreció voluntario para ingresar en la *Regia Aeronautica*, y en julio de 1939 se convirtió en oficial permanente con el grado de *sottotenente*. Pasó a formar parte de la 73ª *Squadriglia*, 9º *Grup-*



El C.202 "91-3" MM7848, pilotado por el *capitano* Carlo Ruspoli durante su periodo como oficial al mando de la 73ª *Squadriglia*, fue especialmente modificado para llevar una cámara cinematográfica en el borde de ataque del ala izquierda. Este as utilizó este avión para conseguir la mayoría de los siete derribos que reclamó entre julio y octubre de 1942 en el norte de África.

salmente en toda la Fuerza Aérea como *Banana* debido a su anterior trabajo de venta de fruta en la Piazza Cavour de su ciudad natal. Pronto se cansó de esto e ingresó en la *Regia Aeronautica* como *sergente pilota* en septiembre de 1936. Tras entrar en acción en la guerra civil española, como voluntario dentro del XVI *Gruppo Cucaracha*, Tarantola derribó un I-15 el 20 de enero de 1938. A su regreso a Italia pasó a formar parte de la 155ª *Squadriglia* equipada con los CR.32, y todavía prestaba sus servicios en esta unidad cuando se declaró la guerra.

Sin embargo, las primeras salidas operacionales de Tarantola no las realizó con los cazas, ya que fue trasladado a una unidad de Ju 87 a los pocos días de que Italia entrara en la guerra. Como uno de los escasos pilotos de caza seleccionados para la fuerza de elite de los bombarderos de vuelo en picado, debido a sus reconocidas destrezas de vuelo, pasó ocho meses con el 102º *Gruppo Bombardamento a Tuffo* (209ª y 239ª *Squadriglie)* bajo el mando del veterano as de la guerra española, *capitano* Giuseppe Cenni.

El 24 de junio de 1941, Tarantola consiguió un impacto directo contra el destructor HMAS *Waterhen*, que fue atacado en las proximidades de la costa del norte de África; posteriormente, este buque se hundió tras los ataques de continuación alemanes. Justo al día siguiente, su Stuka fue derribado y pasó 18 horas balanceándose en la lancha salvavidas antes de ser rescatado. Tras esta experiencia decidió volver a los cazas, y el 4 de noviembre de 1941 llegó a la 151ª *Squadriglia* equipada con los G.50 y bajo el mando del *capitano* Furio Niclot Doglio. Con base en Trípoli, el *maresciallo* Tarantola reclamó su primera victoria de la II Guerra Mundial el 5 de diciembre de 1941, cuando derribó un P-40.

A comienzos de 1942, la 151ª *Squadriglia* fue trasladada, como parte del 20º *Gruppo*, al recién formado 51º *Stormo* en Ciampino. Tras la actualización con los C.202, esta unidad partió hacia Gela, en Sicilia, en junio, e inmediatamente comenzó las operaciones contra Malta. Tarantola forjó rápidamente una fuerte relación de combate con su oficial al mando Niclot, volando como su punto hasta la muerte de éste último el 27 de julio. En el mes anterior habían reclamado 11 Spitfire derribados, seis para Niclot, tres para Tarantola y el resto compartidos entre ambos.

Ruspoli fue destinado a la 81ª *Squadriglia, 6º Gruppo, 1º Stormo,* con base en Sicilia, poco después de que Italia entrara en la guerra y consiguió su primer derribo sobre el Mediterráneo el 27 de octubre de 1940. Un aspecto único de esta victoria fue que el piloto capturó esta acción en película de cine, ya que Ruspoli había instalado una cámara en el borde de ataque del ala de su C.200.

Aunque inicialmente había adaptado la cámara para documentar "su guerra" sobre una base estrictamente aficionada, el Príncipe pronto recibió la aprobación oficial para llevar a cabo su empresa. De hecho, se estableció dentro de la *Regia Aeronautica* una *Sezione Volo Fotocinematografica* (Sección Aérea Cinematográfica) y Ruspoli recibió el mando de ella. Consiguientemente, grabó operaciones tanto en Grecia como en Rusia y durante esta última campaña su C.200 modificado fue atacado por una pareja de I 16 el 27 de agosto de 1941. En el consiguiente combate aéreo, Ruspoli consiguió derribar a ambos atacantes, aunque posteriormente tuvo que realizar un aterrizaje forzoso debido a los daños sufridos en su propio avión.

En junio de 1942, el *capitano* Ruspoli fue trasladado al 4º *Stormo* en el norte de África, donde asumió el mando de la famosa 91ª *Squadriglia Baracca* tras su llegada. Posteriormente, participó en numerosos enfrentamientos aéreos con la Fuerza Aérea del desierto, que culminaron en la batalla de El Alamein. Entre el 17 de julio, cuando reclamó un Hurricane, y el 20 de octubre, cuando derribó tres P-40 en dos combates aéreos diferentes, añadió siete derribos a su total.

Al ser ascendido a *maggiore*, el Príncipe regresó a Roma para prestar sus servicios en el *Stato Maggiore* (Ministerio del Aire). Durante el periodo inmediatamente posterior al Armisticio hizo todo lo posible por evitar la descomposición total de las unidades de la Fuerza Aérea. Al poseer el título de licenciado en Derecho y hablar con fluidez tres idiomas, Ruspoli fue seleccionado como intérprete en las conversaciones que se celebraron el 29 de septiembre entre el general Badoglio y el general Dwight Eisenhower a bordo del HMS *Nelson*.

Fue durante esta reunión donde las autoridades italianas decidieron realizar un gesto que atrajera a la opinión pública. Éste tomó la forma de un ataque de lanzamiento de panfletos sobre la Roma ocupada por los nazis, que el Gobierno esperaba que demostrara a todos los italianos que no les habían abandonado. Ruspoli, por entonces oficial de enlace en el Mando Aliado, junto con Mariotti y Piccolomini (jefes del 9º y el 10º *Gruppi* respectivamente, y los dos ases de caza) fueron elegidos para esta misión tan poco habitual.

Ruspoli, casi con toda seguridad el piloto de caza italiano que con más edad se convirtió en as, murió en 1947.

Ascendido a Maggiore y por entonces en el bando de los aliados, Ruspoli participó en un vuelo de lanzamiento de octavillas sobre Roma (acompañado por el as de cinco derribos *maggiore* Luigi Mariotti) el 6 de octubre de 1943. Aquí se le puede ver colocando el *armamento* en el hueco entre los *flaps* y la superficie superior del ala de su C.205V (MM92214). Una vez sobre Roma, ocupada por los alemanes, Ruspoli bajó los *flaps* y soltó las octavillas.



MALTA Y EL MEDITERRÁNEO

Ennio Tarantola

Ennio Tarantola, nacido en Como el 19 de enero de 1915, fue conocido univer-



Un grupo de pilotos del 7º *Gruppo* posa en Caselle durante la instrucción de actualización con los C.202 a finales de 1942. El tercero por la izquierda es el *tenente* Enzo Lombardo (siete victorias) e inmediatamente a su izquierda, sentado en primer plano, se encuentra el *sergente maggiore* Walter Omiccioli (nueve victorias). Por último, el segundo por la derecha es el *maresciallo* Carlo Magnaghi (11 victorias).

capitano Gostini. El 25 de julio derribó un segundo caza de Hawker, aunque esta vez se le reconoció como una victoria individual. Al día siguiente reclamó otro Hurricane mientras escoltaba a las embarcaciones navales de la *Regia Marina*. Omiccioli siguió disfrutando del éxito durante los tres meses siguientes ya que reclamó un trío de Hurricane más. El 14 de octubre participó en un ataque de castigo contra el campo de aviación de Luqa, donde se destruyeron varios aviones sobre el terreno.

Finalmente, tras regresar a Italia con su unidad en junio de 1942, la buena suerte de este as en combate le hizo derribar un Blenheim cerca de su base en Reggio Calabria el 4 de diciembre; el bombardero se vio obligado a amerizar en el Mediterráneo justo en las proximidades de este puerto del sur de Italia. Una considerable multitud presenció todo este episodio, citado en el *Bollettino di Guerra* n.551 y muy divulgado por la prensa nacional.

Herido en dos ocasiones en accidentes no relacionados con el combate durante el transcurso de 1942, finalmente Omiccioli regresó al 54º *Stormo* a comienzos de 1943, periodo en el cual su unidad se había reequipado con los C.202 como anticipo de la campaña de Túnez. La siguiente fase de combate de la 98ª *Squadriglia*, que había sido enviada a El Hamma a finales de marzo, no está adecuadamente documentada debido a la pérdida de los informes de combate durante la evacuación del norte de África. Sin embargo, la posterior investigación durante la postguerra ha confirmado que a Omiccioli se le reconocieron dos victorias individuales más que elevaron su total final a nueve. Esta cifra aparece en una mención que recomienda su ascenso a *aiutante di battaglia* por sus meritorias acciones.

Hacia el final de la batalla de Túnez, el 11 de mayo, Omiccioli fue capturado y después de una serie de aventuras (que merecieron un libro de su

A pesar de quedar profundamente afectado por la pérdida de su oficial al mando, Tarantola continuó combatiendo ferozmente sobre Malta y en octubre añadió otros dos Spitfire a su total. Durante otro duelo aquel mes (el día 14) su avión fue alcanzado tan gravemente que pensó en saltar en paracaídas. Sin embargo, recordando su anterior experiencia en el agua durante los días de los Ju 87, permaneció en el siniestrado caza el tiempo suficiente como para llegar a Sicilia.



Antes de convertirse en piloto de caza, el *maresciallo* Tarantola entró en acción pilotando los bombarderos de vuelo en picado Ju 87 con la 209ª *Squadriglia* (102º *Gruppo*) contra el tráfico marítimo aliado en el Mediterráneo. Con los dedos sujetándose a la agarradera y con un pie firmemente colocado en la escalerilla, Tarantola se prepara para subir a la cabina de su Stuka.

El 20º *Gruppo* se retiró a Ciampino Sud en diciembre y después de cinco meses de descanso y del reequipamiento fue devuelto a la acción desde Capoterra, en Cerdeña, en mayo de 1943. El 20 de junio Tarantola reclamó un P-40, y el 30 de julio un P-38. Tres días después participó en la épica batalla sobre Capo Pula y su diario registra que realizó hasta cinco salidas operativas el 2 de agosto. Después de atacar una formación de P-40 del 325 FG, a continuación se enfrentó a los P-38 del 14 FG, y reclamó el derribo de dos de ellos. Perdió a su amigo, y también as, *maresciallo* Pietro Bianchi, durante una de estas acciones.

Tras el Armisticio, Tarantola pasó a formar parte de la *Squadriglia Complementare "Montefusco-Bonet"* dentro de la ANR. Tuvo otro encontronazo con sus viejos rivales del 325 FG el 25 de abril de 1944; por entonces, aquel grupo estadounidense utilizaba los P-47D Thunderbolt. Sin embargo, en esta ocasión él resultó ser el destinatario, y se vio obligado a saltar en paracaídas desde su renqueante caza G.55. Al resultar gravemente herido en esta acción, Tarantola no volvió a volar hasta mucho después del Día de la Victoria en Europa.

Tarantola, que permaneció en la Fuerza Aérea hasta que llegó a la edad de jubilación, recuerda hoy que "una vez que las ruedas se despegaban del suelo la graduación que tuviera cada uno ya no importaba, lo único que importaba era quién era el mejor piloto de caza". En la actualidad vive en Cesenatico, donde todos los que le conocen todavía le llaman por su viejo apodo de *Banana*.

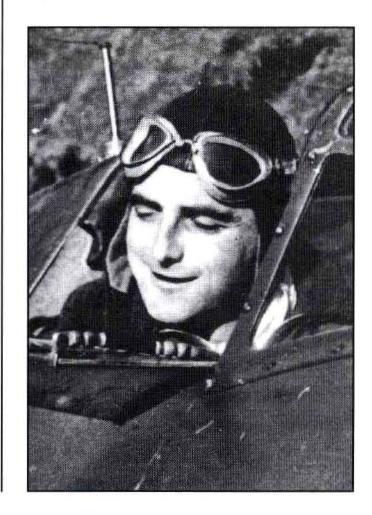
Walter Omiccioli

Walterino Omiccioli, nacido en Fano el 12 de marzo de 1920, siguió el ejemplo de su hermano mayor Enzo y entró en la *Regia Aeronautica* y, al igual que su hermano, también se convirtió en as.

Tras la instrucción en Ghedi, el menor de los Omiccioli fue destinado a la 98ª *Squadriglia, 7º Gruppo, 54º Stormo* como *sergente pilota* justo antes de que esta unidad cambiase los aviones de ataque terrestre bimotores Breda Ba.88 por los cazas C.200. Por aquel entonces, su hermano ya había muerto en combate en África oriental (había perdido la vida el 3 de febrero de 1941, después de reclamar cinco victorias).

Walter consiguió su primera victoria cuando derribó un Hurricane sobre Malta el 30 de junio de 1941, y compartió el derribo con su jefe, el

Una imagen de primer plano del *maresciallo* Pietro Bianchi (cinco victorias individuales) sentado en la cabina abierta de su G.50. Este piloto de la 352ª *Squadriglia* (20º *Gruppo*) recibió a título póstumo la Medalla de Oro al Valor Militar tras su muerte en combate sobre Cerdeña el 2 de agosto de 1943.



El 31 de agosto, durante su última salida operativa con la *Regia Aeronautica*, derribó un Spitfire, pero a su vez tuvo que realizar un aterrizaje forzoso. Gorrini sufrió heridas en el consiguiente choque y posteriormente pasó varias semanas en recuperación hospitalaria.

Tras el Armisticio, se unió a un gran número de pilotos de caza que respondieron a la petición lanzada por el famoso *Gamba di Ferro*, *tenente colonnello* Ernesto Botto, para continuar el combate en el lado de la *Aeronautica Nazionale Repubblicana*. Destinado a la 2ª *Squadriglia* del 1º *Gruppo Caccia*, Gorrini utilizó los C.205V para reclamar otras cuatro victorias entre enero y abril de 1944, elevando su total final a 19. Otras fuentes sin confirmar reconocen hasta 24 victorias. El 15 de junio Gorrini fue derribado por segunda vez, lo cual puso fin a su carrera como piloto de caza.

Fue readmitido en la Fuerza Aérea después de la guerra y lo nombraron *ufficiale* tras su paso a la reserva. En la actualidad, Luigi Gorrini sigue viviendo en su ciudad natal, Alseno.



Luigi Gorrini también entró en acción con la ANR tras el Armisticio, y consiguió cuatro victorias individuales mientras volaba con la 2ª *Squadriglia*, Iº *Gruppo Caccia*. Esta fotografía se tomó en Campoformido en la primavera de 1944.

FRENTE RUSO

Giusepe Biron

Giuseppe *Bepi* Biron nació en Legnago, en la provincia de Verona, el 12 de octubre de 1914. En abril de 1933 entró en la *Regia Aeronautica* como alumno aspirante a *sergente pilota* y en septiembre recibió *sus alas* militares. Biron, inicialmente destinado en el 4º *Stormo*, fue trasladado a la 108ª *Squadriglia Osservazione Aerea* en África oriental, aunque regresó a Italia incapacitado debido a problemas de salud antes de finalizar su periodo de servicio.

Tras una breve estancia en el 6º *Stormo*, Biron se ofreció voluntario para prestar sus servicios en España, volando primero con la 33ª *Squadriglia* del VIº *Gruppo Gamba di Ferro* y, a continuación, con la *Cucaracha*. A su regreso de España, Biron se apuntó posteriormente a un curso para convertirse en oficial en diciembre de 1939, y en mayo de 1941 fue nombrado *sottotenente*. A continuación, llegó a la 369ª *Squadriglia* del 22º *Gruppo Autonomo* (equipada con los C.200) justo cuando ésta se estaba preparando para dejar el frente ruso.

En su camino hacia Ucrania, este *gruppo* aterrizó en Tirana para reabastecer de combustible a sus cazas Macchi y estando allí Biron, inspirado por el emblema de la *Cucaracha* (una cucaracha tocando el saxofón, del cual salían unos cuantos pequeños aviones rojos), diseñó dentro de un triángulo un espantapájaros fumando en pipa, con las estrellas rojas flotando entre el humo.

Los cazas enemigos (I-16) a los que se enfrentaron inicialmente los italianos en la URSS eran idénticos a los que habían sido sus adversarios en España, y este emblema, que traía recuerdos de los días victoriosos de la *Aviación Legionaria,* fue adoptado como símbolo de buena suerte. Este distintivo, que llevaron los C.200 de este *gruppo*, sobrevivió a la guerra y luego lo llevaron los Starfighter de la Fuerza Aérea italiana.

Una vez en el teatro de operaciones, los pilotos del 22º *Gruppo* se encontraron operando en unas condiciones terribles, y las cabinas abiertas de sus C.200 resultaron ser especialmente inadecuadas para el clima helado del invierno ruso. A pesar de estas dificultades, Biron demostró su indudable destreza para el vuelo durante febrero y marzo de 1942, y

propia creación) consiguió escapar de un campo de Souk el Kemis y regresó a casa. En la postguerra permaneció activo en la *Aeronautica Militare* hasta que llegó a la edad de jubilación.

En la actualidad vive en Treviso, donde continúa apoyando de forma ardiente y presidiendo la sección local de la *Opera Nazionale Combattenti e Reduci* (Movimiento Nacional de Veteranos Militares).

LA DEFENSA DE LA PATRIA

Luigi Gorrini

Luigi Gorrini es el mejor as italiano todavía vivo hoy en día. Nacido en Alseno, en la provincia de Piacenza, el 12 de julio de 1917, mostró pasión por las motocicletas a muy temprana edad. Posteriormente, ésta se vio eclipsada por el deseo de volar, y tras conseguir *las alas* fue destinado como *sergente pilota* a la 85ª *Squadriglia,* 18º *Gruppo,* 3º *Stormo,* en febrero de 1939. De forma sorprendente, Gorrini prestó sus servicios con esta unidad justo hasta el Armisticio.

En el otoño de 1940, su *squadriglia* equipada con los CR.42 formó parte de la CAI en Bélgica, donde él tomó parte en un conjunto de encarnizadas batallas aéreas sobre el Canal de la Mancha. Al igual que su compañero as del 18º *Gruppo* Bordoni Bisleri, Gorrini consiguió todos sus derribos bien en el norte de África o durante la defensa de Italia.

A pesar de que su caza biplano de Fiat estaba muy obsoleto, consiguió derribar un Beaufighter el 16 de abril de 1941 y un Blenheim el 29 de mayo. Gorrini no anotó su siguiente victoria hasta enero de 1943, momento en el cual su unidad utilizaba los C.202 en la desesperada defensa de Túnez. Reclamó tanto un P-40 como un Spitfire antes de que el 18º *Gruppo* regresara a Italia a finales de marzo de 1943.

Gorrini, que en principio no podía volar debido a una irritante herida en el ojo, compensó rápidamente el tiempo perdido en julio y agosto de 1943. Pilotando por entonces un C.205V con base en Cerveteri, al norte de Roma, este veterano piloto de caza reclamó cuatro B-17, cuatro P-38 y un Spitfire con el caza de Macchi armado con cañones. También se le reconoció el derribo de un quinto P-38 y de un B-24 mientras pilotaba un C.202.

Durante el enfrentamiento en el que derribó al Liberator, el 13 de agosto, el avión de Gorrini fue alcanzado por el fuego defensivo de aquel avión sentenciado, lo cual obligó al as italiano a lanzarse en paracaídas.



Se puede ver al *sergente* Luigi Gorrini, un piloto de caza con mucha experiencia en la época que combatió en la defensa de los cielos italianos, en Ciampino Sud, a finales de 1941, con su C.200. Consiguió 11 de sus 19 derribos en julio-agosto de 1943.

acción en cuestión se produjo cuando Visconti fue atacado por tres Gladiator del *Sqn.* 33 mientras pilotaba un avión de reconocimiento Ca.309 Ghibli. Gracias a su excepcional destreza como piloto, él y su tripulación consiguieron escapar con vida.



El *capitano* Adriano Visconti sube a bordo de su Bf 109G del Iº *Gruppo Caccia*, ANR, que mandó hasta el final de la guerra. Visconti, que combatió desde junio de 1940 hasta abril de 1945, fue decisivo para la formación de la *Aeronautica Nazionale Repubblicana.*

Una vez de vuelta en la 159ª *Squadriglia* pilotando los Ba.65, emprendió un intenso ciclo de operaciones contra las unidades blindadas británicas en el desierto. El 50º *Stormo* sufrió unas bajas tan terribles con los vulnerables Breda durante aquel periodo que fue disuelto en enero de 1941 y el *tenente* Visconti fue destinado a la 76ª *Squadriglia* con base en Treviso (7º *Gruppo,* 54º *Stormo).* Visconti, que por entonces pilotaba los C.200, había dominado rápidamente el arte de ser piloto de caza y llegó a realizar numerosas salidas de escolta de bombarderos y de reconocimiento aéreo (con los C.200 modificados, adaptados con una cámara fotográfica planométrica) sobre Malta.

La utilización de aviones más pequeños y más rápidos para las vitales misiones de reconocimiento fotográfico alivió la presión sobre los S.79 y los Z.1007 que se habían encargado de esas salidas hasta entonces. Y los cazas modificados demostraron rápidamente que eran mucho menos vulnerables ante los cazas de Malta que los bombarderos que cargaban con las cámaras.

A comienzos de 1942, un puñado de C.202 más veloces liberaron a los C.200 de esta misión y con frecuencia se asignaba a Visconti uno de estos poco frecuentes aviones cuando se programaba una salida de reconocimiento fotográfico sobre Malta.

El 15 de junio de 1942, durante la batalla de Pantelleria, consiguió su primera victoria pilotando un C.202 al derribar un Blenheim, y a éste le siguieron dos Spitfire el 13 de agosto. Después de un periodo en Grecia y del posterior reequipamiento con los C.202, el 54º *Stormo* fue enviado apresuradamente a Túnez en marzo de 1943.

Visconti, que había sido ascendido a *capitano* y nombrado jefe de la 76ª *Squadriglia,* participó en numerosos enfrentamientos de combate durante las amargas acciones para permanecer en el norte de África. Una de esas acciones tuvo lugar el 8 de abril, cuando él localizó una escuadrilla de tres Spitfire mientras volaba con sus puntos Laiolo y Marconcini. Los pilotos italianos disponían tanto de la ventaja de la altura como de la ventaja posicional, así que Visconti ordenó el ataque; los tres hombres reclamaron victorias después de aquel desigual enfrentamiento. Él añadió un segundo Spitfire y un P-40 a su total durante los últimos días de la campaña africana que llevaron a la rendición del Eje el 13 de mayo. Visconti fue uno de los pocos pilotos que evitaron la captura, y llegó a Sicilia con su C.202 junto con su amigo, el *capitano* Fioroni, al que de alguna forma también había conseguido meter en la cabina de su caza Macchi.

A continuación, Visconti asumió el mando de la recién formada 310ª *Squadriglia Caccia Aerofotografica* (Escuadrón de Caza de Fotografía Aérea)



Uno de los pilotos de caza más destacados durante la campaña rusa fue el *sottotenente Bepi* Biron, al que se puede ver aquí junto al emblema que él mismo diseñó para el 22º *Gruppo Autonomo.*

compartió el derribo de varios I-16 y MiG-3. Desgraciadamente, los informes oficiales de las operaciones del 22º *Gruppo* en Rusia no registraron las victorias individuales, aunque un análisis detallado de los informes de combate indica que se pueden atribuir al menos cuatro aviones (otras fuentes proclaman seis) al *sottotenente* Biron.

Al 22º *Gruppo,* retirado del frente oriental en la primavera de 1942, se le encargó posteriormente la defensa aérea del sur de Italia, y entre el 21 y el 28 de agosto a Biron se le reconoció el derribo de un B-17 y de tres P-38. En aquel momento, las victorias individuales ya se registraban oficialmente a nivel de unidad, y los pilotos que conseguían victorias recibían recompensas económicas (el monto del pago variaba según el tipo de avión derribado: monomotor, bimotor o multimotor).

Tras el Armisticio, Biron decidió ponerse del lado de la RSI, y pasó a formar parte de la *Squadriglia Complementare Montefusco-Bonet,* que se integró posteriormente en el 1º *Gruppo Caccia* bajo el mando del *maggiore* Visconti. Como todos los demás pilotos que prestaron sus servicios en la ANR, fue expulsado de la Fuerza Aérea después de la guerra, para ser finalmente rehabilitado para el servicio en 1950, una vez que se disiparon las acusaciones de colaboración con los alemanes. Giuseppe Biron se retiró en 1971, tras haber alcanzado la graduación de *colonnello.* Vivo y en perfecto estado de salud cuando este volumen va a la imprenta, vive en Treviso.

AERONAUITICA NAZIONALE REPUBLICANA

Adriano Visconti

Adriano Visconti se convirtió en el mascarón de proa de la *Aeronautica Nazionale Repubblicana* (ANR), mayormente debido a su carismático estilo de mando y a su historial como piloto valiente y diestro.

Nació en Trípoli el 11 de noviembre de 1915 en una familia de orígenes nobles; su padre, Galeazzo, había participado en la expedición colonizadora en el norte de África de 1911, donde se quedó para hacer fortuna. El joven Adriano creció en un entorno familiar cargado de sentimiento patriótico y este sentido del deber hacia Italia iba a influir decididamente en todas las decisiones dentro de su futura carrera. Al finalizar los estudios superiores solicitó su ingreso en la *Accademia Aeronautica*, donde fue asignado al curso *Rex*.

En 1939, Visconti fue nombrado *sottotenente pilota* y destinado a una unidad de "asalto" (ataque terrestre). Se trataba de la 159ª *Squadriglia* (12º *Gruppo,* 50º *Stormo),* con base en Tobruk, equipada con los Breda Ba.65. A continuación, fue destinado brevemente a la 23ª *Squadriglia* del 2º *Gruppo Aviazione Presidio Coloniale* por razones disciplinarias, pero se le permitió regresar a su unidad original tras una demostración de heroísmo bajo fuego que también le valió una medalla de bronce. La

cuatro Spitfire, además de cuatro más probablemente derribados". Durante el transcurso de esta batalla Drago y otros dos pilotos italianos fueron derribados. Una segunda comunicación llegó poco después de la primera para informar de que "el *tenente pilota* Drago del 150º *Gruppo,* que regresó la noche pasada desde Pantelleria en un S.81, ha declarado haber derribado con toda seguridad dos Spitfire durante el enfrentamiento sobre Pantelleria". Éstos serían sus últimos derribos con la *Regia Aeronautica.*

Junto con un buen número de pilotos de su *gruppo,* Ugo Drago decidió ponerse del lado de la *Repubblica Sociale Italiana* tras el Armisticio, y se unió al IIº *Gruppo Caccia.* Se le asignó el mando de la 1ª *Squadriglia* (posteriormente rebautizada como 4ª), que utilizó los G.55 durante un breve periodo antes de actualizarse con los Bf 109G. A Drago se le reconocieron 11 victorias personales durante el periodo del 24 de junio de 1944 hasta el 23 de marzo de 1945 y, consiguientemente, fue ascendido a *capitano.* Estas victorias consistieron en cuatro P-47, dos P-51, un P-38, un B-24, un Boston, un B-26 y un B-25. Para el Día de la Victoria en Europa, Drago y el *capitano* Mario Bellagambi se habían convertido conjuntamente en los mejores ases de la ANR.

Ugo Drago realizó más de 400 misiones de combate durante la II Guerra Mundial.

En la postguerra emigró a Argentina (donde se le unieron otros ases italianos como Giuseppe Robetto y Adriano Mantelli) y encontró trabajo como instructor de vuelo. En 1953 Drago volvió a casa para trabajar en Alitalia y, posteriormente, disfrutó de una larga carrera como comandante. En la actualidad vive en Roma.

LA LISTA DE LOS ASES

Al intentar crear un registro definitivo de todos los ases italianos de caza de la I Guerra Mundial, los historiadores pueden fijarse en la *Lista Benvenuti,* que aunque contiene errores menores, ofrece una lista oficial de los 42 ases de aquel conflicto. Sin embargo, no existe un documento de este tipo para la II Guerra Mundial. Por lo tanto, la tabla de las páginas 63 y 64 representa un gran trabajo personal por parte de los autores, que utilizaron los archivos del Ministerio del Aire, conjuntamente con la documentación original perteneciente a los pilotos supervivientes o a sus familias. Incluso los hechos que se derivan del material de primera mano (diarios de las unidades, diarios de vuelo, etcétera) han tenido una gran influencia en esta lista, y se utilizaron en lugar de informes secundarios o periodísticos, que a menudo no resultan fiables, o al menos no se pueden confirmar.

Tradicionalmente, a algunos pilotos se les ha reconocido un total final de derribos notablemente diferente (normalmente muy superior) del que nosotros presentamos aquí. Esto es debido al hecho de que nuestra lista sólo incluye los derribos confirmados y excluye las victorias compartidas. En los diarios de algunos escuadrones, las reclamaciones compartidas se atribuyeron a aquellos pilotos que participaron realmente en la acción, mientras que en otros los jefes reconocieron esos derribos a todos los que tomaron parte en la misión, tanto si dispararon sus cañones contra el enemigo como si no. Tampoco se hace mención alguna de los "probables".

en Guidonia, justo al este de Roma. Esta unidad, que comenzó las operaciones en agosto, realizó el reconocimiento armado a gran velocidad con un puñado de C.205V especialmente modificados. La 310ª *Squadriglia*, que utilizaba el único avión capaz de sobrevivir a las misiones diurnas de reconocimiento fotográfico sobre las fuerzas aliadas en avance, envió un destacamento a Decimomannu a comienzos de septiembre. El día 9 de aquel mes, sintiéndose abandonado y sin órdenes tras el Armisticio, Visconti volvió volando a Guidonia con tres aviadores encajonados en la parte posterior del fuselaje de su *Veltro*. Sus puntos Laiolo y Saieva realizaron vuelos similares.

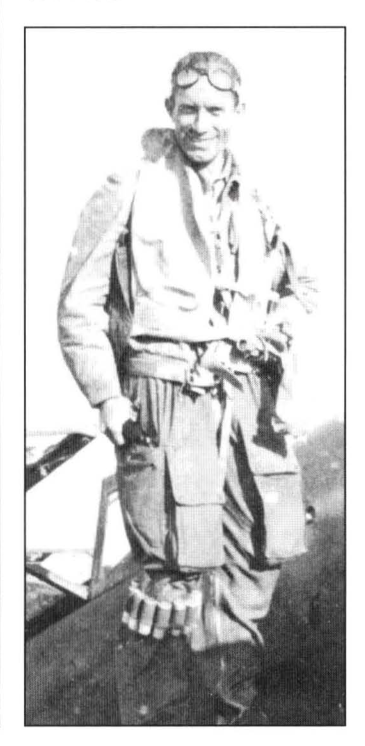
Visconti, partidario de la ANR, asumió inicialmente el mando de la 1ª *Squadriglia Caccia* y, a continuación, de todo el 1º *Gruppo Asso di Bastoni*. Con la graduación de *maggiore* se le reconocieron cuatro derribos (dos P-38 y dos P-47) antes de la capitulación definitiva de su unidad. Tras haber negociado una rendición honorable para el 1º *Gruppo*, Visconti fue asesinado por los partisanos en Milán el 29 de abril de 1945; también mataron a su ayudante, el *sottotenente* Stefanini.

A Adriano Visconti se le han reconocido hasta 26 derribos en diversas publicaciones durante el paso de los años, aunque él personalmente nunca reclamó más de 10 victorias.

Ugo Drago

Ugo Drago nació en Arborio (Vercelli) el 3 de marzo de 1915. Consiguió un título en la *Accademia di Educazione Fisica* de Roma (Academia de Educación Física) y trabajó durante un tiempo como instructor antes de decidirse a ingresar en la Fuerza Aérea. Consiguió *las alas* en 1939, recibió la graduación provisional de *sottotenente* y fue destinado a la 363ª *Squadriglia*, 150º *Gruppo*, equipada con los CR.42. Finalmente, llegó al puesto de jefe de esta unidad en junio de 1942, y se mantuvo con este *gruppo* hasta que se anunció el Armisticio.

El *capitano* Ugo Drago del IIº *Gruppo Caccia*, cargado con todo el equipamiento asociado a un piloto de caza durante los últimos meses de la guerra, de pie sobre el ala de su Bf 109G.



Drago había conseguido su primera victoria pilotando un CR.42 el 2 de noviembre de 1940; este futuro as derribó un PZL P.11 griego durante una misión de escolta de bombarderos a Salónica. Otros dos cazas de fabricación polaca cayeron ante sus cañones Safat el 14 de noviembre sobre Koritza y reclamó un Blenheim el 13 de febrero de 1941. Al final de la campaña griega y tras haberse reequipado con los C.200, el 150º *Gruppo* permaneció en los Balcanes para defender el territorio capturado por las potencias del Eje. La unidad se quedó en Grecia hasta diciembre de 1941, cuando fue destinada al norte de África para realizar misiones de apoyo táctico y escolta de convoyes.

Drago, privado de oportunidades para aumentar su total de cuatro derribos, fue trasladado con el *gruppo* a Sicilia en la primavera de 1943; allí el *gruppo* se convirtió en la primera unidad de la *Regia Aeronautica* que se reequipó con los Bf 109G. Después de los problemas iniciales con el caza Messerschmitt durante el breve periodo de adaptación, los pilotos italianos comenzaron a apreciar rápidamente la demostrada capacidad operativa de este avión.

El 9 de junio, una comunicación del Cuartel General siciliano de la *Regia Aeronautica* al Ministerio del Aire informaba sobre cómo 14 C.202 y cuatro Bf 109 se "habían enfrentado a una formación de unos 50 Spitfire y P-38 en combate en los cielos sobre Pantelleria; se derribaron

Graduación	*nombre*	*reclamaciones*	*unidades*	*condecoraciones.*	*muerto/desaparecido en combate*
serg m	Cesare Di Bert	6	150ª	a	
m llo	Guido Fibbia	6 (+3 Spain)	365ª, 95ª, 2ª ANR	2a, b, c, Ek2	
ten	Giuliano Fissore	6	395ª, 393ª, 360ª, 6ª ANR	3a	
cap	Amedeo Guidi	6	c 366ª, c 2ª ANR	a, 2c	
serg m	Domenico Laiolo	6	76ª, 363ª, 310ª, 1ª ANR	a, c, Ek2	
serg m	Giuseppe Marconcini	6	76ª, 310ª, 1ª ANR	a, Ek2	
cap	Sergio Maurer	6	c 98ª	2a, b, c	6/5/43
s ten	Alvaro Querci	6	73ª, 96ª	2a, bva	
serg	Diego Rodoz	6	167ª, 1ª ANR	a, b	
cap	Alberto Spigaglia	6	364ª, II° *Gr* ANR	2a, b, c	
ten	Vittorio Squarcia	6	73ª	2a	
ten	Alberto Veronese	6	410ª, 303ª	2a	4/11/44
serg m	Loris Baldi	5	396ª, 4ª ANR	-	
s ten	Luigi Bandini	5	70ª, 153ª, 95ª, 2ª ANR	a	29/4/44
serg	Lucio Biagini	5	359ª, 2ª ANR	3a, c	25/4/44
serg	Manfredo Bianchi	5	395ª	a	
m llo	Pietro Bianchi	5	352ª	o, 2a, b, 2c	2/8/43
m llo	Alessandro Bladelli	5	91ª	2a, 2b	
s ten	Evasio Cavalli	5	355ª	a	21/7/43
cap	Guglielmo Chiarini	5	82ª, 366ª, 368ª	o, 2a, 2b, c	4/2/41
m llo	Tullio Covre	5	353ª, 86ª, 5ª ANR	a, ava	
serg	Francesco Cuscunà	5	75ª, 2ª ANR	2a	
serg m	Facchini Dotta	5	169ª	2a, c	
serg m	Domenico Ettore	5	78ª, 76ª, 363ª, 1ª ANR	a, 3b	
ten	Giuseppe Ferrazani	5	356ª, 160ª, 90ª	a, b	
ten	Iacopo Frigerio	5	97ª	3a, b, c, ova	
serg m	Antonio Giardinà	5	410ª, 300ª	2a, b	
cap	Eber Giudice	5	393ª, 352ª, 164ª, c 371ª	a, b, bva	
cap	Giorgio Graffer	5	c 365ª	o, b	28/11/40
serg	Mario Guerci	5	73ª	2a, b	
serg m	Spiridione Guiducci	5	353ª, 357ª	b, 2c	
m llo	Felice Longhi	5 (+1 España)	95ª	3a, c, Ek2	
magg	Luigi Mariotti	5	363ª, 91ª, c 9° *Gr*	o, 4a, b	27/12/44
ten	Mario Melis	5	352ª, 85ª	2a	12/5/44
magg	Vittorio Minguzzi	5	359ª, c 22° *Gr*	4a, b	
s ten	Elio Miotto	5	91ª	3a	21/3/45
ten	Gianfranco Montagnani	5	352ª, 359ª	4a, Ek2	7/9/42
serg m	Amleto Monterumici	5	90ª	a, b, 2c	
ten	Enrico Moretto	5	96ª, 370ª	a	19/1/43
m llo	Luigi Morosi	5	81ª, 3ª ANR	3a, Ek2	6/4/44
cap	Dante Ocarso	5	c 88ª	3a, Ek2	28/11/42
serg m	Enzo Omiccioli	5	410ª, 412ª	o, a	3/2/41
ten	Antonio Palazzeschi	5	81ª	2a, Ek2	
m llo	Francesco Pecchiari	5	352ª	2a, 2c	6/7/42
serg m	Luciano Perdoni	5	84ª	a, 2b, 3c	
ten	Costantino Petrosellini	5	92ª	a	
cap	Mario Pinna	5	70ª, 75ª, c 74ª	2a, b	
ten	Giorgio Pocek	5	354ª, 150ª	3a, c	
magg	Riccardo Roveda	5	c 353ª	2a, b, Ek2	
s ten	Giovanni Sajeva	5	310ª, 1ª ANR	-	
magg	Pier Giuseppe Scarpetta	5 (+1 España)	c 360ª, c 150ª, c 98v, c 7° *Gr*	3a, 2b	14/8/42
ten	Carlo Seganti	5	239ª, 358ª	o, 2b	12/7/42
m llo	Olindo Simionato	5 (+1 España)	150ª	2a, 2b, Ek2	
cap	Annibale Sterzi	5 (+1 España)	c 358ª	o, 2a	26/5/42
ten	Renato Talamini	5	80ª, 3ª ANR	a, b	10/4/44
ten	Luigi Torchio	5	75ª, 377ª, 3ª ANR	a, c	30/1/44
magg	Giorgio Tugnoli	5 (+1 España)	c 153ª, c 74ª, c 23° *Gr*	3a, 3b	
serg m	Celso Zemella	5	70ª	3a, b, Ek2	

Clave

c – Oficial al mando
Gr – *Gruppo* (*Regia Aeronautica*)
ANR – *Aeronautica Nazionale Repubblicana*
M-B – *Squadriglia Montefusco-Bonet*
o, a, b – medalla de oro, plata y bronce al valor militar (en la columna de condecoraciones)
c – cruz de guerra al valor militar
ova, ava, bva – medalla de oro, plata y bronce al valor aeronáutico (en la columna de condecoraciones)
Ek1 and Ek2 – Cruz de hierro alemana, primera y segunda clase (en la columna de condecoraciones)

ASES ITALIANOS DE LA II GUERRA MUNDIAL

Graduación	*nombre*	*reclamaciones*	*unidades*	*condecoraciones.*	*muerto/desaparecido en combate*
serg m	Teresio Martinoli	22	\384ª, 78ª, 84ª, 73ª	o, 2a, Ek2	25/8/44
cap	Franco Lucchini	21 (+1 España)	\90ª, c 84ª, c 10° *Gr*	o, 5a, b, 3c, Ek2	5/7/43
s ten	Leonardo Ferrulli	20 (+1 España)	\91ª, 90ª	o, 3a	5/7/43
ten	Franco Bordoni Bisleri	19	\95ª, 85ª, 83ª	3a, Ek2	\
m llo	Luigi Gorrini	19	\85ª, 2ª ANR	o, 2b, Ek1, 2	\
cap	Ugo Drago	17	\363ª, c 4ª ANR	3a, c, Ek1, 2	\
cap	Mario Visintini	16 (+1 España)	\412a	o, a, b	11/2/41
magg	Mario Bellagambi	14	\354ª, c 364ª, c 5ª ANR	3a, Ek1, 2	\
serg m	Luigi Baron	12	\412ª	a, b, Ek2	\
cap	Luigi Giannella	12	\92ª, c 84ª	3a	\
serg m	Attilio Sanson	12	\362ª, 5ª ANR	2a, b, Ek2	\
m llo	Carlo Magnaghi	11	\76ª, 98ª, 310ª, 1ª ANR	2a, 3b, Ek2	13/5/44
cap	Giorgio Solaroli di Briona	11	\74ª, 377ª, c 95ª	2a, b, Ek2	\
serg m	Mario Veronesi	11	\84ª, 1ª ANR	a, b, Ek2	\
m llo	Amedeo Benati	10	\77ª, 79ª, 3ª ANR	a, b	\
cap	Fernando Malvezzi	10	\236ª, c 97ª, c III° *Gr* ANR	3a, b, Ek2	\
cap	Giulio Reiner	10	\c 73ª	a, b, Ek2	\
cap	Giuseppe Robetto	10	\167ª, 76ª, 86ª, 1ª ANR	a, b, Ek1, 2	\
magg	Carlo Maurizio Ruspoli di Poggio Suasa	10	\81ª, c 91ª	3a, Ek2	\
serg m	Massimo Salvatore	10	\90ª	a, 4b	\
cap	Claudio Solaro	10 (+1 España)	\c 70ª	2a, 3b, Ek2	\
m llo	Ennio Tarantola	10 (+1 España)	\239ª, 151ª, M-B ANR	4a, 2b	\
cap	Giulio Torresi	10	\77ª, 362ª, c 3ª ANR	4a, Ek2	1/7/44
magg	Adriano Visconti	10	\159ª, c 76ª, c 310ª, c I° *Gr* ANR	4a, 2b, Ek1	29/4/45
cap	Emanuele Annoni	9	\c 96ª	3a, b	\
ten	Giovanni Barcaro	9	\c 97ª, c 7ª ANR	2a	\
serg m	Fausto Fornaci	9	\362ª, 5ª ANR	a, b, 2c, Ek2	6/2/45
serg m	Walter Omiccioli	9	\98ª	a, 3b, Ek2	\
s ten	Natalino Stabile	9 (+1 España)	\88ª, 3ª ANR	a, b, Ek2	\
ten	Giuseppe Biron	8	\369ª, M-B ANR	5a, 2b, Ek2	\
cap	Giovanni Bonet	8	\70ª, 359ª, c 150ª, c M-B ANR	4a, Ek2	29/3/44
s ten	Antonio Camaioni	8	\395ª, 363ª, 6ª ANR	a, b	\
ten	Fausto Filippi	8	\363ª, 5ª ANR	a, Ek2	23/1/45
ten	Antonio Longhini	8	\370ª, 355ª, 2ª ANR	2a, 2b	16/11/44
ten	Orfeo Mazzitelli	8	\359ª, 371ª	b	\
m llo	Aroldo Soffritti	8	\412ª	2a	\
ten	Raffaele Valenzano	8	\370ª, 78ª, 372ª, 4ª ANR	a, Ek2	\
cap	Tito Valtancoli	8	\373ª, 86ª, c 375ª	a	\
serg	Bruno Biagini	7	\96ª	a, 2b	\
ten	Carlo Canella	7	\412ª	2a, b	\
ten	Antonio Canfora	7	\97ª	2a	\
s ten	Agostino Celentano	7	\150ª, M-B ANR	2a	\
ten	Vittorino Daffara	7 (+3 España)	\81ª, 97ª	5a, b	\
magg	Luigi Filippi	7	\75ª, c 156° *Gr*, c 23° *Gr*	3a, bva	20/2/43
m llo	Dino Forlani	7	\79ª, 2ª ANR	a, b, c, Ek2	\
t col	Ettore Foschini	7 (+1 España)	\c 355ª, c 21° *Gr*	3a, 2b, Ek2	\
m llo	Roberto Gaucci	7	\360ª, 378ª	4a, b, c	\
ten	Enzo Lombardo Schiappacasse	7	\98ª	a, b	\
ten	Orlando Mandolini	7	\93ª, 91ª	a, c, Ek2	\
ten	Mario Mecatti	7	\364ª, 91ª	a, b, c	\
magg	Carlo Miani	7 (+1 España)	\c 360ª, c II° *Gr* ANR	4a,2b,Ek2	\
magg	Furio Niclot Doglio	7	\353ª, c 151ª	o, a, 2b, ava, Ek2	27/7/42
cap	Clizio Nioi	7	\c 80ª	3a	\
ten	Giuseppe Oblach	7	\73ª	o, 2a	1/12/42
cap	Ranieri Piccolomini Clementini	7	\97ª, c 90ª, c 10° *Gr*	3a, 2b	\
m llo	Angelo Savini	7	\90ª	a, 2b	\
serg	Ferruccio Serafini	7	\378ª	o, a	22/7/43
ten	Virgilio Vanzan	7	\82ª, 90ª	2a	\
ten	Osvaldo Bartolozzi	6	\300ª, 413ª	2a, b	\
m llo	GianLino Baschirotto	6 (+5 España)	\88ª	4a, b, Ek2	\
ten	Livio Bassi	6	\395ª, 361ª	o	2/4/41
cap	Piero Bonfatti	6	\c 73ª	2a, b	22/11/41
m llo	Aldo Buvoli	6 (+2 España)	\360ª, 378ª	3a, b, c	\
s ten	Carlo Cucchi	6	\385ª, 1ª ANR	a	\
s ten	Rinaldo Damiani	6	\97ª	2b	\

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS



La participación de Italia en la guerra aérea durante la II Guerra Mundial ha sido pasada por alto e infravalorada durante mucho tiempo. Los que combatieron en el Mediterráneo y en el norte de África, en particular, demostraron ser enemigos a la altura de los aliados, y la *Regia Aeronautica* no tuvo un momento de respiro entre junio de 1940 y mayo de 1943, primero en Libia y posteriormente en Túnez. Con el Armisticio de septiembre de 1943, la fuerza aérea italiana se dividió de forma efectiva en dos campos opuestos.

La *Aeronautica Co-Belligerante* en el Sur combatió del lado de los aliados y la *Aeronautica Nazionale Repubblicana* en el Norte permaneció en el frente junto a los alemanes. A pesar de ser totalmente superados en número en el aire y de sufrir un deficiente apoyo logístico en tierra, los aviadores italianos que sacrificaron su vida en combate lo hicieron completamente conscientes del sentido del deber y animados por un amor sincero hacia su país.

